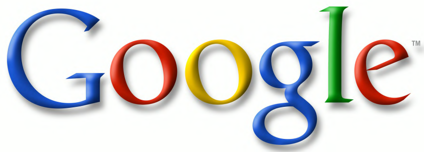




7 616

Belgium

LE

DROIT MARITIME BELGE

COMMENTAIRE

de la loi du 21 août 1879

PAR

VICTOR JACOBS

MINISTRE D'ÉTAT

AVOCAT A LA COUR D'APPEL DE BRUXELLES

TOME II

BRUXELLES

BRUYLANT-CHRISTOPHE & Cie ÉDITEURS

SUCCESSEUR : ÉMILE BRUYLANT

RUE BLAES, 49.

PARIS

LIBRAIRIE A. MARESCQ, AINÉ,

A. CHEVALIER-MARESCQ & Cie, SUCCESSEURS

RUE SOUFFLOT, 20.

1891

LE DROIT MARITIME BELGE

BRUXELLES. — IMPRIMERIE POLLEUNIS ET CEUTERICK
37, rue des Ursulines, 37.

LE

DROIT MARITIME BELGE

COMMENTAIRE

de la loi du 21 août 1879

PAR

VICTOR JACOBS

MINISTRE D'ÉTAT

AVOCAT A LA COUR D'APPEL DE BRUXELLES

TOME II

BRUXELLES
BRUYLANT-CHRISTOPHE & Cie ÉDITEURS
SUCCESSEUR : ÉMILE BRUYLANT
RUE BLAES, 49.

PARIS
LIBRAIRIE A. MARESCQ, AINÉ,
A. CHEVALIER-MARESCQ & Cie, SUCCESSEURS
RUE SOUFFLOT, 20.

1891

For TX
J 17

3/11/32

SUPPLÉMENT A L'INTRODUCTION.

Depuis la publication du premier volume du *Droit maritime belge*, la législation maritime administrative ne s'est guère modifiée en Belgique.

Les conditions requises pour être admis, en qualité de capitaine, de premier ou de second lieutenant, dans la marine marchande belge, étaient, en vertu de la loi du 21 juillet 1844, déterminées par les arrêtés royaux des 12 janvier 1853, 18 décembre 1855 et 1er avril 1864; un arrêté royal du 18 juin 1889 a complété les mesures antérieures.

La loi du 27 mai 1890 a institué un diplôme de patron-pêcheur et confié au gouvernement le soin de fixer la date à partir de laquelle nul ne pourra exercer les fonctions de patron-pêcheur sans avoir obtenu ce diplôme.

La loi du 26 juin 1889, portant répression des excès des " runners ", punit quiconque, avant le licenciement de l'équipage et malgré la défense du capitaine ou d'un officier du bord délégué par lui, monte et reste à bord d'un navire arrivant de la mer, l'accoste ou y amarre une embarcation; cette loi punit aussi quiconque, à bord d'un navire de mer, distribue ou vend des boissons alcooliques, soit à l'équipage, soit aux ouvriers travaillant à bord, s'il ne fait partie des fournisseurs agréés par le capitaine.

La loi du 7 janvier 1890 autorise le Ministre des affaires étrangères à conférer aux fonctionnaires de son choix le droit de rechercher et de constater les infractions à la loi et aux règlements sur le transport des émigrants. Un arrêté royal du 29 avril 1890 remanie ces règlements.

La loi du 30 mars 1891 règle l'arrestation, à bord des navires belges, mais en dehors du territoire national, des individus condamnés ou poursuivis par la justice belge; cette loi enjoint aux capitaines des navires belges ayant quitté les eaux territoriales, d'exécuter, à bord de leurs navires, les ordonnances d'arrestation rendues par l'autorité judiciaire compétente.

La Caisse de prévoyance des pêcheurs de *La Panne* a été réorganisée par arrêté royal du 27 février 1889.

La Conférence internationale tenue à Liverpool, au mois d'août 1890, par l'Association pour la réforme et la codification des lois des nations, a modifié et complété les Règles d'York et d'Anvers. Ces règles n'étaient qu'au nombre de douze; on en compte désormais dix-huit; les règles révisées ont pris le nom de *Règles d'York et d'Anvers de 1890* (York-Antwerp Rules. 1890).

Le Gouvernement belge a donné suite aux résolutions adoptées par la Section de droit maritime des Congrès internationaux de droit commercial tenus à Anvers, en 1885, et à Bruxelles, en 1888. Des propositions, adressées aux Gouvernements représentés à ces Congrès, les ont invités à régler, par des conventions internationales conformes aux décisions prises à Anvers et à Bruxelles, les principaux conflits du droit maritime privé; déjà l'adhésion du Portugal a été obtenue. Une Commission instituée dans le but de préparer la révision de la loi du 21 août 1879, en prenant pour guide l'œuvre des Congrès, poursuit activement ses travaux.

Nous attirons l'attention de nos lecteurs sur les *Errata et addenda* qui se trouvent à la fin de chacun des deux volumes de notre ouvrage; si ceux qui l'utilisent veulent bien indiquer ces *Errata*, par un signe ou renvoi, en marge des pages auxquelles ils se rapportent, le lecteur évitera de se méprendre sur la pensée de l'auteur.

CODE DE COMMERCE

LIVRE II.

DU COMMERCE MARITIME.

Loi du 21 août 1879.

TITRE V.

De l'hypothèque maritime.

ART. 134.

Les navires peuvent être hypothéqués par la convention des parties (1).

SOMMAIRE.

516° — Travaux préparatoires.
517° — Tous les navires de mer peuvent être hypothéqués.
518° — L'hypothèque maritime ne peut être constituée que par convention.
519° — Elle peut garantir une ouverture de crédit.

516. — La Commission extra-parlementaire, chargée de préparer la révision du Code de commerce, fut invitée par le Ministre de la justice à délibérer sur l'utilité de l'introduction en Belgique de l'institution anglaise du mort-gage (N. B. n° 842); elle émit l'avis que cette innovation présenterait plus de dangers que d'avantages (N. B. n° 876). Tel fut aussi le sentiment de la Commission de la Chambre des représentants (N. B. n° 879); l'emprunt à la grosse lui parut suffisant comme moyen de crédit maritime.

Le vote de la loi française du 10 décembre 1874 dissipa ces appréhensions (N. B. n° 1048). Les amendements déposés en 1875 (N. B. n° 1045) par M. de Lantsheere, ministre de la justice, repro-

(1) *Législation française.* — Loi du 10 décembre 1874. — Art. 1. — Les navires sont susceptibles d'hypothèques; ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties. — Art. 29. — Les navires de vingt tonneaux et au-dessus seront seuls susceptibles de l'hypothèque créée par la présente loi.
Loi du 10 juillet 1885. — Art. 1 et 36. — (Mêmes textes.)

duisent la plupart des dispositions de cette loi; le lecteur trouvera, au pied de chacun des articles du titre V de la loi maritime belge, le texte de la première loi française sur l'hypothèque maritime et celui de la loi du 10 juillet 1885 qui l'a remplacée.

La Commission de la Chambre se rallia à l'innovation (N. B. n° 1257); néanmoins, lors des débats de février 1877, le titre relatif à l'hypothèque maritime fut réservé. De nouveaux amendements, présentés par le Ministre de la justice (N. B. n° 1352), furent, le 20 février 1878, l'objet d'un second rapport de la Commission (N. B. n° 1395) et servirent, le 30 avril 1878, de base à la discussion (N. B. n° 1427).

Le projet adopté par la Chambre fut ratifié sans discussion par le Sénat (N. B. n° 1625).

517. — L'article premier de la loi maritime énonce le principe dont le titre V contient l'organisation : " Les navires et autres bâtiments de mer sont meubles ; néanmoins ils peuvent être hypothéqués. "

Le Code de commerce néerlandais (art. 315, 748, 750) étend l'hypothèque maritime aux bateaux de rivière qui franchissent habituellement les limites du royaume des Pays-Bas et même aux navires de plus de dix lasts (vingt tonneaux) exclusivement employés à la navigation intérieure. La législation française restreint l'institution aux navires de mer jaugeant au moins vingt tonneaux. La loi maritime belge n'établit aucune limite de tonnage et ne fait d'autre distinction que celle des navires de mer et des autres bâtiments. Le premier rapport de la Commission de la Chambre constate que la loi s'applique aux bateaux de pêche qui sont des navires de mer, c'est-à-dire aux bateaux pontés qui s'écartent des côtes (N. B. n° 1258, 1261).

L'institution de l'hypothèque maritime n'offre un caractère pratique que pour les navires dont les actes d'aliénation doivent être transcrits (art. 2) ; le droit d'hypothèque a pour base un droit de propriété, inscrit dans un registre public (Valroger, n° 1158). Ce registre n'existe pas en Belgique pour la navigation intérieure.

518. — La loi hypothécaire du 16 décembre 1851 (art. 43) reconnaît trois espèces d'hypothèques : " Elle est légale, conventionnelle ou testamentaire ". La loi maritime admet l'hypothèque

conventionnelle ; elle ne parle ni d'hypothèque légale, ni d'hypothèque testamentaire. Qu'en conclure ? En thèse générale, les principes des lois civiles dominent les matières commerciales lorsqu'il n'y est pas dérogé ; les règles tracées par la loi du 16 décembre 1851 pour les hypothèques immobilières s'appliquent, de droit, aux hypothèques maritimes (V. n° 533); or l'un des principes fondamentaux de la loi de 1851 se trouve inscrit dans l'article 46 de cette loi : " Les meubles n'ont pas de suite par hypothèque ". Il faut un texte exprès pour déroger à cette règle ; ne mentionner, en matière mobilière, ni l'hypothèque légale, ni l'hypothèque testamentaire, c'est les exclure (Desjardins, n° 1207).

L'Exposé des motifs des amendements proposés en 1877 confirme cette interprétation restrictive :

Par la convention des parties. C'est le seul mode d'établir l'hypothèque maritime. Nous excluons donc l'hypothèque légale et l'hypothèque testamentaire. La raison en est que nous faisons une loi commerciale, uniquement destinée à fournir aux armateurs un instrument de crédit. Nous ne voulons pas nous écarter du droit commun et oublier la nature mobilière du navire au delà de ce que l'intérêt du crédit maritime commande (1). (N. B. n° 1355.)

519. — L'hypothèque maritime peut être consentie pour garantir soit une ouverture de crédit, soit des avances déjà faites.

L'Exposé des motifs de 1877 s'en explique :

L'hypothèque sera-t-elle admise pour sûreté d'un crédit ouvert? L'art. 80, L. hyp., n'a fait que trancher une controverse conformément à la jurisprudence de la cour de cassation. Il n'est pas douteux que cette décision législative de la question ne doive être appliquée à l'hypothèque maritime. (N. B. n° 1355.)

Les observations échangées, à la séance de la Chambre du 30 avril 1878, entre M. de Lantsheere, Ministre de la justice, et M. Dupont confirment la doctrine énoncée dans l'Exposé des motifs (N. B. n° 1433).

---

(1) Affecter les navires à l'hypothèque légale des mineurs, des femmes ou des interdits, c'eût été leur imposer un rôle auquel ils ne sont pas destinés en les faisant servir de gages à la dot et aux deniers pupillaires.

ART. 135.

Le contrat par lequel l'hypothèque maritime est consentie doit être rédigé par écrit; il peut être fait par acte sous signature privée (1).

SOMMAIRE.

520° — Forme des actes constitutifs d'hypothèque.
521° — L'acte est requis *ad probationem*.

520. — Le premier paragraphe de l'article 2 de la loi maritime porte : « La vente des navires doit être faite par écrit et peut avoir lieu par acte public ou par acte sous signature privée. »

L'article 135 applique les mêmes règles aux hypothèques maritimes.

Le parallélisme des dispositions relatives aux ventes et aux hypothèques est constaté par l'Exposé des motifs de 1877 :

La rapidité et le fréquent renouvellement des opérations commerciales s'accommoderait mal de la solennité et des frais de l'acte authentique. Il ne semble pas d'ailleurs que, moyennant les garanties de publicité que donne le projet, les intérêts des tiers puissent être compromis.

On conçoit que lorsqu'il s'agit d'immeubles dont la propriété, à l'égard des tiers, ne se transmet que par actes authentiques ou par actes sous seing privé reconnus en justice ou devant notaires, on exige pour l'hypothèque, qui constitue un droit réel et renferme une autorisation tacite d'aliéner éventuellement, les mêmes formes que pour l'aliénation elle-même; mais la raison inverse se présente pour les navires, dont la vente peut se faire par acte sous signature privée. (N. B. n° 1356.)

(1) *Législation française.* — Loi de 1874. — Art. 2. — Le contrat par lequel l'hypothèque maritime est consentie doit être rédigé par écrit; il peut être fait par acte sous signatures privées. — Pour l'inscription de l'hypothèque, l'acte sous seing privé ne sera passible que du droit fixe de deux francs; mais le droit proportionnel pourra être ultérieurement exigé dans les cas où les actes sous seing privé y sont assujettis, conformément aux lois sur l'enregistrement.

Loi de 1885. — Art. 2. — Le contrat par lequel l'hypothèque maritime est consentie doit être rédigé par écrit; il peut être fait par actes sous signatures privées. — Le droit d'enregistrement de l'acte constitutif d'hypothèque authentique ou sous seing privé est fixé à 1 franc par 1.000 des sommes ou valeurs portées au contrat.

521. — Pour l'hypothèque comme pour la vente l'écrit n'est requis que comme moyen de preuve (V. n° 9).

La question relative à l'application de l'article 1325 du Code civil, posée par rapport à la vente (V. n° 10), ne se présente pas par rapport à l'hypothèque; le contrat d'hypothèque n'est pas synallagmatique (art. 1102 C. civ. — Laurent XXX, n° 424; Desjardins, n° 1214).

ART. 136.

L'hypothèque sur le navire ne peut être consentie que par le propriétaire ou son mandataire justifiant d'un mandat spécial. Le mandat doit être donné par écrit (1).

SOMMAIRE.

522° — Qui peut hypothéquer un navire?
523° — La majorité des copropriétaires le peut-elle?
524° — Le copropriétaire peut-il hypothéquer sa part indivise?

522. — La vente volontaire d'un navire ne peut être consentie que par le propriétaire de ce navire ou son mandataire à ce spécialement autorisé (V. n° 169).

Il est de règle que celui là seul peut hypothéquer qui a la capacité d'aliéner. (Art. 2124, C. civ. — Art. 73, L. hyp.).

(1) *Législation française.* — Loi de 1874. — Art. 3. — L'hypothèque sur le navire ou sur portion du navire ne peut être consentie que par le propriétaire ou par son mandataire, justifiant d'un mandat spécial.

Loi de 1885. — Art. 3. — L'hypothèque sur le navire ne peut être consentie que par le propriétaire ou par son mandataire justifiant d'un mandat spécial. — Si le navire a plusieurs propriétaires, il pourra être hypothéqué par l'armateur titulaire pour les besoins de l'armement ou de la navigation, avec l'autorisation de la majorité, telle qu'elle est établie par l'article 220 du Code de commerce et celle du juge, comme il est dit à l'article 233. — Dans le cas où l'un des copropriétaires voudrait hypothéquer sa part indivise dans le navire, il ne pourra le faire qu'avec l'autorisation de la majorité, conformément à l'article 220 du Code de commerce.

Il ne suffit pas d'être propriétaire d'un navire pour pouvoir l'aliéner; il faut que le cédant ne soit frappé d'aucune incapacité légale. La même restriction s'applique à l'hypothèque maritime.

Il ne suffit pas d'être le mandataire d'un propriétaire capable d'hypothéquer un navire de mer pour pouvoir consentir une hypothèque sur ce navire. L'article 136 ne reconnaît le pouvoir d'hypothéquer qu'au mandataire investi d'un mandat spécial et écrit.

Nous avons dit déjà que l'armateur ne puise dans son mandat général ni le droit d'aliéner, ni celui d'hypothéquer le navire (V. n° 96).

L'Exposé des motifs de 1877 justifie brièvement les exigences de l'article 136 :

Le projet exprime une règle de droit commun en disant que l'hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire. Toute hypothèque implique en germe une aliénation.

Le propriétaire peut confier à un tiers le pouvoir d'hypothéquer en son nom. Ce mandat doit être exprès, porte l'article 1988, C. c. Il doit être spécial, dit le projet, c'est-à-dire qu'il doit mentionner le pouvoir de consentir des hypothèques maritimes.

Enfin, le mandat doit être écrit. L'article 76 de la loi hypothécaire exige également que les procurations à l'effet de constituer l'hypothèque soient données dans la même forme que l'acte constitutif. (N. B. n° 1357.)

Le mandat doit être écrit; il peut être sous seing privé, même quand l'hypothèque est constituée par acte authentique (Desjardins, n° 1214).

Il doit, de plus, être spécial. Un mandat général d'hypothéquer les biens du mandant, même un mandat d'hypothéquer ses navires, ne suffit pas ; mais il n'est point indispensable que le mandat indique la somme jusqu'à concurrence de laquelle le mandataire peut emprunter sur tel navire déterminé. De même, le mandat de vendre le navire ne doit pas indiquer le prix que le mandataire peut accepter (Valroger, n° 1170; Desjardins, n° 1213).

523. — La majorité des copropriétaires d'un navire peut-elle le grever d'une hypothèque? L'article 11 reconnaît à la majorité le droit de provoquer la licitation de cette propriété indivise ; il ne l'autorise pas à la vendre, de gré à gré ou aux enchères, sans intervention de justice (V. n° 104). L'hypothèque doit-elle être

assimilée à la vente judiciaire ou à la vente amiable? L'hésitation serait permise si l'Exposé des motifs de 1877 ne résolvait la question. Il le fait en ces termes :

L'article 4 du titre II (220, C. com., 11, L. 1879), règle les rapports des propriétaires du navire en tout ce qui concerne l'intérêt commun, pour le cas où la propriété est indivise. Le pouvoir qu'il accorde à la majorité de provoquer même l'aliénation du navire implique celui de consentir la dation de celui-ci en hypothèque. Nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire de le dire expressément dans le texte. (N. B. n° 1358.)

La loi française de 1885 reconnaît à l'armateur, à ce autorisé par la majorité des copropriétaires et par autorité de justice, le droit d'hypothéquer le navire pour les besoins de l'armement et de la navigation; elle subordonne cette hypothèque, portant sur l'ensemble du navire, au contrôle judiciaire auquel l'article 233 du Code (V. n° 153) soumet l'hypothèque prise par le capitaine sur la part du copropriétaire récalcitrant.

524. — Le droit d'hypothéquer le navire est attribué à la majorité des copropriétaires comme instrument de crédit utile à la communauté; le capitaine peut hypothéquer les parts des copropriétaires qui refusent de contribuer aux frais de l'expédition décidée par la majorité des intéressés (art. 23). Ces droits seraient illusoires si chacun des copropriétaires conservait la faculté d'hypothéquer sa part indivise ; tel est le motif pour lequel les auteurs de la loi du 21 août 1879 se sont écartés de la solution consacrée par l'article 3 de la loi française du 10 décembre 1874.

Les amendements de 1875 reproduisaient cet article, ceux de 1877 le modifièrent ; l'Exposé des motifs de ces derniers amendements en donne la raison :

Si l'on admet cette doctrine (celle d'après laquelle il y a nécessairement société de commerce entre les copropriétaires d'un navire qui l'emploient à la navigation maritime), c'est consacrer une nouveauté inutile et souvent dangereuse que de permettre à chaque associé, non de disposer de sa part sociale, mais de grever d'hypothèque une portion du patrimoine social (comp. art. 1859, n° 4, 1860, C. civ.).

Si, au contraire, on ne l'admet point, toujours est-il certain que la règle suivant laquelle : nul n'est contraint de rester dans l'indivision, n'est pas applicable à la copropriété du navire. L'objet est évidemment indivisible de sa nature et la licitation ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire s'il n'y a, par écrit, convention contraire (Art. 4, titre II ; 220, C. com.). Ce n'est point là un

obstacle absolu à la dation en hypothèque d'une portion du navire. Le droit du créancier hypothécaire s'exercera par l'expropriation de la portion appartenant à son débiteur. D'autre part, en cas de licitation, les charges grevant chaque part de propriété du navire passent de plein droit sur la part du prix qui en représente la valeur (art. 4, § 4, titre II). Mais il est aisé d'entrevoir les difficultés auxquelles semblable situation peut donner lieu.

La maxime : *In pari causa melior est causa prohibentis*, qui, même en matière de société civile, défend à la majorité d'imposer sa volonté à la minorité, reçoit également une atteinte grave en matière de propriété commune des navires : « En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi » (art. 4, § 1, titre II). Cette règle trouve une sanction efficace dans l'article 16, titre II (art. 233).

Si le bâtiment est frété du consentement des propriétaires et que quelques-uns fassent refus de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédition, le capitaine pourra, en ce cas, 24 heures après sommation faite aux refusants de fournir leur contingent, emprunter pour leur compte sur leur portion d'intérêt dans le navire avec l'autorisation du juge. Cela est, en effet, indispensable si l'on ne veut permettre à l'un des coïntéressés de frapper de stérilité entre les mains de tous un instrument de travail commun, en détournant celui-ci de sa destination naturelle. Or, n'est-il pas à craindre qu'en autorisant l'hypothèque de portion du navire, on n'arrive à priver les copropriétaires du navire de la seule arme efficace que leur fournisse la loi contre le mauvais vouloir ou l'insolvabilité de l'un de leurs coïntéressés ? Il est reconnu, en effet, et le texte le dit, que l'emprunt ne peut frapper que sur la portion d'intérêt dans le navire et nullement sur les autres biens personnels du copropriétaire récalcitrant. Or, si cette portion d'intérêt peut être grevée d'hypothèque, elle ne présente plus aucune valeur comme garantie, à moins que l'on ne puisse faire primer la créance hypothécaire par une créance privilégiée. Tel est, sous l'empire du Code de commerce, article 191, n° 9, le caractère de la créance pour sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, etc., avant le départ du navire. Mais le projet n'admet plus le prêt à la grosse avant le départ, parce que semblable contrat est, en effet, incompatible avec l'hypothèque, à laquelle il enlèverait toute sécurité.

Dès lors, se pose la question de savoir quel est, des deux intérêts, celui qu'il faut sacrifier : l'intérêt du propriétaire portionnaire qui cherche dans la part du navire un moyen de crédit, ou l'intérêt commun de tous les copropriétaires ?

C'est l'intérêt individuel qui doit céder le pas. Il n'est pas permis d'hésiter dans une matière où la volonté de la majorité fait loi et alors qu'il s'agit d'assurer l'affectation de la chose commune à sa destination naturelle ; on peut dire qu'en entrant dans semblable communauté, chacun des communistes a souscrit, *re ipsa*, à cette limitation de son droit absolu.

Que l'on imagine, en effet, que plusieurs des copropriétaires usent chacun de la faculté d'hypothéquer sa portion. Ce n'est plus seulement la règle de l'article 16, titre II (223, C. com.) qui devient inefficace, mais le principe de l'article 4 (220, C. com.) reçoit une grave atteinte.

Une proposition de loi ayant pour but de modifier en ce sens la loi du

10 décembre 1874 a été déposée à la Chambre des députés de France par M. Jules Le Cesne, le 16 juin 1876 (V. *Journ. off.*, 3 juillet 1876, p. 4770).

" L'article 3, dit l'auteur de la proposition, posè tout un problème dans les mots : " *ou sur portion du navire* " soit le droit pour chaque copropriétaire d'un navire d'hypothéquer sa part personnelle, *e motu proprio* et sans concert préalable avec ses coparticipants.

" Ce respect exagéré du droit individuel sera rarement utile et fréquemment nuisible comme pouvant provoquer la saisie du navire pour des faits qui lui sont étrangers et faire redouter une solidarité dont les coïntéressés ne pourront pas calculer les conséquences. "

Cette proposition a été prise en considération sur le rapport de M. Pascal Duprat (V. *Journ. off.*, 9 novembre 1876, p. 8070).

La commission instituée pour l'examen du projet a introduit un tempérament. Elle autorise le copropriétaire à hypothéquer sa part indivise, moyennant l'autorisation de ses coïntéressés dans les conditions de l'article 220 du Code (V. *Journ. off.* du 11 juillet 1877, p. 5148, et du 17 octobre 1877, p. 6840).

Cette difficulté résolue, il s'en présente une deuxième. Le capitaine qui, dans le cas de l'article 16, titre II (233), ne peut plus emprunter à la grosse, pourra-t-il emprunter hypothécairement sur la portion du copropriétaire récalcitrant? Résoudre la question affirmativement, c'est apporter deux graves dérogations au droit commun.

C'est : 1° Permettre qu'une hypothèque soit constituée par une personne qui peut n'être pas propriétaire : le capitaine;

2° Permettre de constituer hypothèque sur une portion du patrimoine du propriétaire que celui-ci n'a pas le droit d'engager en hypothèque lui-même.

Cependant, nous pensons que la logique des faits doit conduire jusque-là. Il est évident, en effet, que, si aucun droit de préférence n'est accordé au prêt fait au capitaine dans le cas de l'article 16 (233, C. com.) celui-ci ne trouvera pas à emprunter. La ressource qu'il trouve aujourd'hui dans le contrat à la grosse lui est enlevée. De plus. le bâtiment étant frété du consentement des propriétaires, on peut voir dans le contrat d'affrétement un mandat donné au capitaine d'en assurer l'exécution, même par emprunt hypothécaire, sur les portions des divers copropriétaires. La nécessité de l'autorisation du juge garantit le copropriétaire récalcitrant contre l'abus de ce mandat.

Enfin, si le copropriétaire est privé de l'exercice du droit d'affecter individuellement et séparément en hypothèque sa portion du navire, c'est que l'exercice de ce droit est incompatible avec ses propres obligations, notamment au cas prévu par l'article 16 (233). Cette objection disparaît lorsqu'il s'agit précisément d'assurer l'exécution de ces mêmes obligations. (N. B. n° 1358.)

Les parts indivises des navires de mer ne peuvent donc, en général, être hypothéquées : jamais elles ne peuvent l'être par leurs propriétaires; exceptionnellement elles peuvent être hypothéquées par le capitaine.

Le droit accordé au capitaine par l'article 23 apporte une excep-

tion à la règle que formule l'article 136; dans le cas particulier régi par le premier de ces articles, le capitaine tient de la loi un mandat spécial.

Le créancier qui obtient ainsi une hypothèque sur une part indivise ne peut saisir et faire vendre que cette part (Desjardins, nº 1236).

Sans aller jusqu'à enlever au copropriétaire d'un navire la faculté d'hypothéquer sa part, la loi française de 1885 a restreint la liberté illimitée, reconnue par la loi de 1874 à chaque copropriétaire; la validité de l'hypothèque est subordonnée à l'autorisation de la majorité des copropriétaires du navire.

Le Code portugais (art. 586) a admis ce système transactionnel.

ART. 137.

L'hypothèque maritime s'étend, à moins de convention contraire, aux agrès, apparaux, machines et autres accessoires (1).

SOMMAIRE.

525º — L'hypothèque maritime s'étend, de droit, aux accessoires du navire.
526º — Le contraire peut être stipulé, mais les accessoires ne peuvent être hypothéqués séparément.
527º — L'hypothèque s'étend-elle ou peut-elle s'étendre au fret?

525. — *Accessorium sequitur principale.* Cette règle de logique s'applique à l'hypothèque maritime comme à l'hypothèque immobilière. Les accessoires d'un navire, — l'Exposé des motifs de 1877 le constate — s'identifient avec le principal :

L'article 45 de la loi du 16 décembre 1851 porte : « L'hypothèque acquise s'étend aux accessoires réputés immeubles et aux améliorations survenues à l'immeuble hypothéqué. »

(1) *Législation française.* — Loi de 1874. — Art. 4. — L'hypothèque consentie sur le navire ou sur portion du navire, s'étend, à moins de convention contraire, au corps du navire, aux agrès, apparaux, machines et autres accessoires.
Loi de 1885. — Art. 4. — (Même texte.)

Les accessoires du navire ne sont, pas plus que le navire lui-même, réputés immeubles. Mais le lien qui existe entre la coque et les diverses parties de l'armement n'est pas moins étroit que celui qui fait réputer immeubles certains objets, essentiellement mobiliers, placés par le propriétaire pour le service et l'exploitation de son fonds : les ustensiles aratoires. par exemple, ou les animaux attachés à la culture, voire les pigeons des colombiers ou les lapins des garennes. (Article 524, C. c.) On peut même dire qu'ils sont plus que de simples accessoires et constituent, en réalité, avec la coque, l'individualité du navire. (N. B. n° 1359.)

Les améliorations apportées au navire s'y incorporent, elles augmentent la garantie réelle du créancier hypothécaire (art. 45, L. hyp.).

526. — L'union des accessoires d'un navire et de sa coque est conforme à la nature de l'hypothèque maritime; ce n'est pas de son essence. Le créancier qui reçoit le navire en garantie et le débiteur qui le donne peuvent diviser ce qui, de sa nature, est réuni; mais, s'ils peuvent restreindre l'hypothèque à la coque, ou à la coque et certains de ses accessoires seulement, ils ne peuvent hypothéquer isolément tous ou quelques-uns de ces accessoires. L'article 1er de la loi maritime établit, pour les navires de mer, une dérogation à la règle inscrite dans l'article 46 de la loi hypothécaire ; aucun texte de loi n'établit une exception analogue pour les agrès et apparaux isolés. Séparés du navire, ils sont des meubles ordinaires (Desjardins, n° 1210, Valroger, n° 1177).

L'Exposé des motifs de 1877 développe cette distinction :

Cependant, l'indivisibilité n'est pas absolue ; aussi le projet permet-il aux parties d'exclure de l'hypothèque les agrès, apparaux et autres accessoires pour limiter celle-ci au corps du navire. Mais la proposition inverse ne serait pas vraie. On ne pourrait donc pas hypothéquer les agrès, les machines, etc., sans comprendre le corps du navire dans l'hypothèque. Considérés isolément et abstraction faite de leur union avec le corps, les agrès ne sont plus que des meubles ordinaires à l'égard desquels la maxime : Les meubles n'ont pas de suite par hypothèque, demeure intacte.

La question de savoir si l'on peut hypothéquer un navire désarmé, que l'honorable rapporteur résout affirmativement sous l'article 4, trouve ici sa solution. Cette hypothèque est permise puisque l'article 3 autorise les parties à stipuler que l'hypothèque ne s'étendra pas aux agrès et autres accessoires.

L'idée serait peut-être mieux rendue si l'on disait : " L'hypothèque maritime s'étend, à moins de convention contraire, aux agrès, apparaux, machines et autres accessoires ". On supprimerait les mots : " au corps du navire ". Ils sont, en effet, inutiles. L'article 1er, en disant que les " navires sont susceptibles

d'être hypothéqués... „, exprime assez, ce qui d'ailleurs va de soi, que l'hypothèque s'étend au corps du navire.

Tel est aussi le sens donné à la loi par le rapport de M. Grivart sur le projet français (D. P., 1875, 4, 65, n° 7).

Cependant, M. Cresp semble admettre même l'hypothèque distincte des accessoires (t. I, p. 193). M. T. Morel développe l'idée que nous avons ci-dessus indiquée (Comm. de la loi sur l'hyp. marit., n° 45). Item Bédarride (Comm. de la loi du 10 décembre 1874 sur l'hyp. marit., n° 86, Aix, 1877). (N. B. n° 1359.)

527. — Le fret est, dans un certain sens, l'accessoire du navire comme les loyers sont des accessoires des immeubles qui les produisent. Les fruits civils n'ont pas néanmoins le caractère immobilier que la loi reconnaît aux récoltes pendantes par racines et aux fruits des arbres non encore recueillis (art. 520, C. civ.).

L'article 137 de la loi maritime n'a pas eu pour but d'enlever au propriétaire du navire hypothéqué la libre disposition des frets; il ne les a pas affectés à la garantie des créances hypothéquées sur le navire (C. Bruxelles, 14 avril 1888; Pas. 88, 2, 325).

L'Exposé des motifs de 1877 ne laisse subsister aucun doute à cet égard :

On s'est demandé si les mots : *et autres accessoires* comprennent le fret. Il est manifeste qu'il n'est question que d'accessoires de même nature que les agrès, apparaux, machines, c'est-à-dire de meubles corporels faisant partie de l'armement. (N. B. n° 1359.)

Les parties peuvent-elles convenir que l'hypothèque s'étendra au fret ? M. Bédarride (Com. de la loi du 10 décembre 1874, n° 92) l'enseigne ; nous ne pouvons l'admettre : ou bien le fret s'identifie avec le navire et alors il est compris, de plein droit, dans la garantie hypothécaire; ou bien il constitue un objet mobilier distinct et, dans ce cas, il n'est pas susceptible d'être donné en hypothèque ; il ne dépend pas de la volonté des parties de rendre susceptible d'hypothèque un objet mobilier.

La loi du 15 août 1854 (art. 26) immobilise les fruits civils des immeubles, en cas de saisie immobilière, à partir de l'exploit de saisie. Les frets d'un navire saisi s'identifient-ils avec ce navire à dater de la saisie ? Non, les dispositions légales exceptionnelles ne comportent aucune extension par analogie. Sous l'empire du Code le fret se confondait, à certains points de vue, avec le navire ; on ne pouvait ni l'affecter à un prêt à la grosse, ni l'assurer; il devait être compris dans le délaissement du navire assuré. La loi de 1879

a accentué la séparation du navire et du fret (V. n° 36) : ils s'assurent et se délaissent isolément, de même que, déjà sous le Code, chacun d'eux était affecté à des catégories différentes de créanciers privilégiés (Valroger, n° 1178; Desjardins, n° 1210). Les créanciers doivent saisir séparément le navire et les frets : le navire est saisi dans les formes déterminées par les articles 191 à 215 du Code de 1807, les frets sont l'objet d'une saisie-arrêt, pratiquée entre les mains des affréteurs ou des destinataires du chargement; ces derniers ignorent ou peuvent ignorer la saisie du navire.

ART. 138.

L'hypothèque maritime peut être constituée sur un navire en construction (1).

SOMMAIRE.

528. — L'hypothèque peut être constituée sur un navire en construction.

L'Exposé des motifs de 1877 rend compte des motifs qui ont déterminé le législateur à admettre l'hypothèque sur un navire de mer à l'état d'ébauche :

La nécessité d'admettre l'hypothèque sur les navires en construction peut être mise en doute. Il n'est pas absolument impossible, en effet, de donner en nantissement le navire qui se construit. Le tribunal de la Seine s'est occupé

(1) *Législation française.* —Loi de 1874.—Art. 5.—L'hypothèque maritime peut être constituée sur un navire en construction. Dans ce cas, l'hypothèque doit être précédée d'une déclaration faite au bureau du receveur des douanes du lieu où le navire est en construction. Cette déclaration indiquera la longueur de la quille du navire et approximativement ses autres dimensions, ainsi que son port présumé. Elle mentionnera l'emplacement de la mise en chantier du navire.

Loi de 1885. — Art. 5. (Même texte, sauf substitution du receveur principal au receveur et du tonnage présumé au port présumé.)

d'une contestation dans laquelle la Banque de France avait ouvert un crédit de 1,200,000 francs à un constructeur de navires, en acceptant pour garantie : 1° sa créance sur le gouvernement pour qui les navires étaient en construction ; 2° à titre de nantissement les coques de ces navires (T. civ. de la Seine, 19 mars 1858, *Journ. le Droit*, 27 mars 1858 ; V. Dufour, *Droit marit.*, n° 569 ; Morel, *De l'hyp. marit.*, p. 201).

Mais le nantissement présente des difficultés considérables. Il n'est pas aisé, en effet, de concilier la condition essentielle de ce contrat réel, à savoir de mettre et laisser le navire en la possession du créancier avec les exigences mêmes de la construction. On créera presque inévitablement une situation ambiguë au milieu de laquelle la sûreté du créancier sera exposée à de graves périls.

D'autre part, on ne conçoit pas que le même objet soit mis à la fois en la possession de deux créanciers, d'où l'impossibilité de contracter un emprunt nouveau, alors même que la valeur du navire en construction pourrait présenter une garantie suffisante.

Enfin, nécessité de lever le nantissement une fois le navire mis en état de naviguer et, partant, nécessité de rembourser les sommes empruntées ou de recourir à de nouveaux contrats entraînant de nouveaux frais.

Diverses législations admettent que le navire en construction puisse, soit sous forme d'hypothèque, soit sous des formes analogues appropriées aux règles de leur droit, être constitué en garantie des sommes avancées au constructeur.

Nous pouvons d'autant moins nous dispenser d'admettre l'hypothèque sur le navire en construction que déjà, par une disposition précédemment votée (tit. I, art. 2, n° 11), nous avons rangé au nombre des créances privilégiées : « les sommes avancées pour la construction du navire par celui pour le compte duquel le navire est construit, si le navire ne lui a point encore été livré. » Il serait peu rationnel d'accorder ce privilège à une catégorie de créanciers et de refuser à tous les autres, leur concours financier fût-il également utile, le droit de s'assurer le droit de préférence et le droit de suite qui résultent de l'hypothèque.

Qui aura le droit de constituer hypothèque sur le navire en construction ? L'article 3 répond : c'est le propriétaire. Mais la question de savoir à qui appartient le navire en construction a donné lieu, dans une hypothèse fort usuelle, à de sérieuses controverses. L'hypothèse est celle où le constructeur qui fournit à la fois et les matériaux et la main-d'œuvre a reçu des payements partiels à valoir sur le prix stipulé. Cette question est résolue par le projet. Nous venons de voir, en effet, que les sommes avancées pour la construction du navire par celui pour le compte duquel le navire est construit, sont privilégiées sur le navire si celui-ci n'a pas encore été livré : c'est-à-dire que le projet considère, dans l'hypothèse donnée, le constructeur comme seul propriétaire du navire en construction quelle que puisse d'ailleurs être l'importance des payements faits par celui pour compte duquel le navire se construit. Telle est aussi la solution que les arrêts les plus récents donnent à la question. Nous citerons notamment *Cass. fr.*, 20 mars 1872, D. P., 1872, I, 140 et *P.*, 1872, I, 101 ; Rennes, 13 juillet 1873, *P.*, 1874, II, 208; Rennes, 21 avril 1874, *P.*, 1874,

I, 99. Elle se trouve confirmée sinon par le texte, du moins par les motifs de la loi française sur l'hypothèque maritime.

Il est évident que, dans le cas dont nous venons de parler, le privilège du créancier rend pour celui-ci l'hypothèque inutile. Mais l'hypothèque n'en conserve pas moins une très grande utilité dans tous les cas où le constructeur ne travaille point pour le compte d'une personne déterminée. Elle lui permettra d'obtenir, avec une entière sécurité pour les prêteurs, des fonds soit pour achever les constructions, soit pour en entreprendre de nouvelles.

La vente totale ou partielle d'un navire doit être faite par écrit (art. 5, tit. I).

Elle ne peut être opposée aux tiers, qui ont contracté sans fraude, si elle n'est transcrite à la conservation des hypothèques (*Ibid.* et 3, n° 10).

Ni l'une ni l'autre de ces règles n'est applicable aux navires en construction. D'où cette conséquence que le constructeur, après avoir hypothéqué son navire, pourra le vendre sans que rien révèle cette mutation aux yeux des tiers. Mais cette vente n'en laissera pas moins l'hypothèque debout. L'acheteur se mettra à l'abri de tout péril en se faisant délivrer un certificat de non-existence d'hypothèque (N. B. n° 1360).

Nous avons constaté précédemment que le navire en construction est assimilé au navire construit, en ce qui concerne les privilèges (V. n° 26).

La quille, placée sur le chantier, peut être comparée au sol sur lequel l'emprunteur élève un édifice; la construction appuyée sur le sol augmente la garantie du prêteur comme les membrures du navire fixées sur la quille.

529. — La législation française détermine la façon dont il faut s'y prendre pour hypothéquer un navire en construction : l'hypothèque est rattachée à la déclaration que le constructeur fait, préalablement, au receveur des douanes; cette déclaration indique la longueur de la quille, les autres dimensions approximatives, le port ou tonnage présumé ainsi que le chantier sur lequel le navire est en construction. La loi belge ne contient aucune prescription de ce genre; elle ne réglemente pas le cas qui nous occupe. Le créancier qui veut s'assurer la garantie d'un navire en construction doit préciser, dans l'acte d'hypothèque, la nature et la situation du navire hypothéqué, de façon à empêcher les acquéreurs ou créanciers ultérieurs de contester l'identité du gage; pour le surplus il se conforme aux règles tracées par l'article 140 pour les navires construits.

Lorsque le navire est construit et jaugé, il reçoit, en général, une lettre de mer (Art. 5 L. 20 janvier 1873), acte d'indigénat qui

servira, à l'avenir, à constater son identité. Le créancier ayant hypothèque sur un navire en construction agira prudemment en s'opposant à ce que le navire quitte le chantier avant qu'un acte complémentaire, inscrit à la conservation des hypothèques, ajoute à l'acte primitif la description du navire prescrite par l'article 140.

Nous avons reproduit (V. n° 7) les résolutions du Congrès de Bruxelles relatives à la tenue des registres maritimes; ces résolutions comportent l'insertion aux registres, non seulement des actes translatifs de propriété, mais aussi des " déclarations de propriété " des navires de mer nationaux. Le constructeur d'un navire serait obligé de faire une déclaration de mise en construction, préalable aux hypothèques à prendre sur le navire en construction; le créancier hypothécaire se trouverait en présence d'un titre auquel il suffirait de se référer pour que l'identité du navire ne puisse être contestée pendant ni après la période de construction. Ces précautions n'ont pas été prises par le législateur belge; jusqu'au moment où il complètera son œuvre, les intéressés ne doivent compter que sur leur vigilance.

ART. 139.

L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial tenu par le conservateur des hypothèques à Anvers.

ART. 140.

Pour opérer l'inscription, il est présenté au bureau du conservateur des hypothèques un des originaux du titre constitutif d'hypothèque, lequel y reste déposé s'il est sous seing privé, ou une expédition s'il est authentique. — Il y est joint deux bordereaux, dont l'un peut être porté sur le titre présenté. — Ils contiennent : 1° Les nom, prénoms, profession et domicile du créancier et du débiteur ; — 2° La date et la nature du titre ; — 3° Le montant de la créance exprimée

dans le titre ; — 4° Les conventions relatives aux intérêts et au remboursement ; — 5° Le nom, l'espèce et le tonnage du navire hypothéqué, la date des lettres de mer, s'il en a été délivré ; — 6° Élection de domicile par le créancier dans le lieu de la résidence du conservateur des hypothèques. — A défaut d'élection de domicile, toute signification et notification relatives à l'inscription pourront être faites au procureur du roi de l'arrondissement.

ART. 141.

Le conservateur fait mention sur un registre du contenu aux bordereaux et remet au requérant l'expédition du titre, s'il est authentique, et l'un des bordereaux, au pied duquel il certifie avoir fait l'inscription, dont il indique la date, le volume et le numéro d'ordre (1).

(1) *Législation française.* — Loi de 1874. — Art. 6. — L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial tenu par le receveur des douanes du lieu où le navire est en construction ou de celui où il est immatriculé. — Si le navire a déjà un acte de francisation, l'inscription doit être mentionnée au dos du dit acte par le receveur des douanes. — Dans tous les cas, l'inscription est, en outre, certifiée par lui immédiatement et sous la même date sur le contrat d'hypothèque ou sur son expédition authentique, dont la représentation lui aura été faite.

Art. 7. — Tout propriétaire d'un navire construit en France, qui demande à le faire admettre à la francisation, est tenu de joindre aux pièces requises à cet effet un état des inscriptions prises sur le navire en construction ou un certificat qu'il n'en existe aucune. — Les inscriptions non rayées sont reportées d'office à leurs dates respectives, par le receveur des douanes, sur l'acte de francisation, ainsi que sur le registre du lieu de la francisation, si ce lieu est autre que celui de la construction. — Si le navire change de port d'immatricule, les inscriptions non rayées sont pareillement reportées d'office par le receveur des douanes du nouveau port où il est immatriculé, sur son registre et avec mention de leurs dates respectives.

Art. 8. — Pour opérer l'inscription, il est présenté au bureau du receveur des douanes un des originaux du titre constitutif d'hypothèque, lequel y reste déposé, s'il est sous seing privé ou reçu en brevet, ou une expédition, s'il en existe minute. — Il y est joint deux bordereaux signés par le requérant, dont l'un peut être porté sur le titre présenté. Ils contiennent : 1° les noms, prénoms et domiciles du créancier et du débiteur, et leur profession, s'ils en ont

SOMMAIRE.

une; — 2° la date et la nature du titre; — 3° le montant de la créance exprimée dans le titre; — 4° les conventions relatives aux intérêts et au remboursement; — 5° le nom et la désignation du navire hypothéqué, la date de francisation ou de la déclaration de sa mise en construction; — 6° élection de domicile par le créancier dans le lieu de la résidence du receveur des douanes.

Art. 9. — Le receveur des douanes fait mention sur son registre du contenu aux bordereaux, et remet aux requérants l'expédition du titre, s'il est authentique, et l'un des bordereaux, au pied duquel il certifie avoir fait l'inscription.

Loi de 1885. — Art. 6. — L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial tenu par le receveur principal du bureau des douanes dans la circonscription duquel le navire est en construction, ou du bureau dans lequel le navire est immatriculé s'il est déjà pourvu d'un acte de francisation. — Des décrets détermineront, pour les chantiers de construction établis en dehors du rayon maritime, le bureau des douanes dans la circonscription duquel ils devront être compris.

Art. 7. — Tout propriétaire d'un navire construit en France, qui demande à le faire admettre à la francisation, est tenu de joindre aux pièces requises à cet effet un état des inscriptions prises sur le navire en construction ou un certificat qu'il n'en existe aucune. — Les inscriptions non rayées sont reportées d'office à leurs dates respectives, par le receveur des douanes, sur le registre du lieu de francisation, si celui-ci est autre que celui de la construction. — Si le navire change de port d'immatricule, les inscriptions non rayées sont pareillement reportées d'office, par le receveur des douanes du nouveau port où il est immatriculé, sur son registre et avec mention de leurs dates respectives.

Art. 8 et 9. —(Mêmes textes que ceux de la loi de 1874.)

Art. 33. — La vente volontaire d'un navire grevé d'hypothèques à un étranger, soit en France, soit à l'étranger, est interdite. Tout acte fait en fraude de cette disposition est nul et rend le vendeur passible des peines portées par l'article 408 du Code pénal. L'article 463 du même Code pourra être appliqué. — Les hypothèques consenties à l'étranger n'ont d'effet, à l'égard des tiers, comme celles consenties en France, que du jour de leur inscription sur les registres de la recette principale des douanes du port d'immatricule du navire. — Sont néanmoins valables les hypothèques constituées sur le navire acheté à l'étranger avant son immatriculation en France, pourvu qu'elles soient régulièrement inscrites par le consul français sur le congé provisoire de navigation et reportées sur le registre du receveur des douanes du lieu où le navire sera immatriculé. — Ce report sera fait sur la réquisition du créancier, qui devra produire à l'appui le bordereau prescrit par l'article 8 de la présente loi. — Les dispositions du présent article seront mentionnées sur l'acte de francisation.

530. — La publicité est la base du régime hypothécaire maritime comme de la législation relative aux hypothèques sur immeubles. La loi française de 1874 exigeait l'inscription de l'hypothèque : 1° sur un registre spécial tenu par le receveur des douanes; 2° sur l'acte de francisation ou lettre de mer quand le navire en était déjà muni. Les amendements de 1875 proposèrent l'introduction de ce système en Belgique (N. B. n° 1045); les amendements de 1877 donnèrent la préférence à un système plus simple et plus rationnel: l'inscription sur la lettre de mer n'est pas exigée; la tenue du registre est confiée au conservateur des hypothèques d'Anvers.

L'Exposé des motifs des amendements de 1877 justifie le choix du fonctionnaire chargé de tenir le registre :

En matière civile, lorsqu'il s'agit d'assurer la publicité de l'hypothèque sur immeubles, la loi confie le soin des inscriptions au fonctionnaire qu'elle a chargé de tenir le registre des transcriptions où figurent tous les actes déclaratifs ou translatifs de la propriété. Ce fonctionnaire est le conservateur des hypothèques.

Le droit maritime de la plupart des nations confie également aux mêmes fonctionnaires le soin de constater les transmissions de la propriété des navires et les droits de gage ou d'hypothèque dont ceux-ci sont grevés. En Angleterre, le mort-gage est rendu public par l'inscription sur un registre confié à un fonctionnaire spécial, appelé enregistreur de la marine *(registrar of shipping)*. Ce même fonctionnaire tient le registre des mutations de la propriété.

En France, si, nonobstant une opposition très énergique, les receveurs des douanes ont été préférés aux conservateurs des hypothèques, c'est parce que, en vertu de la loi du 27 vendémiaire, an II, ils se trouvent, en fait, " investis du rôle de conservateurs de la propriété des navires, c'est-à-dire du plus étendu des droits réels. En faisant un pas de plus dans la voie déjà ouverte par la jurisprudence, dit le rapport de la commission de 1865 (p. 88), on se trouve nécessairement conduit à leur confier la conservation de l'hypothèque maritime....

En Hollande, la délivrance des bâtiments de mer ne s'opère que par acte transcrit dans les registres publics spécialement destinés à cette fin, article 309, C. de comm. Le privilège que le Code accorde tant à la créance du chef du prix de vente non payé qu'aux créances du chef de gage ou d'obligation sur le navire *(De inhoud van pand of verbandbrieven op het schip)* est subordonné à l'inscription, au registre prescrit par l'article 309, de l'acte ayant date certaine qui les constate (article 315, C. de comm.).

Un arrêté royal du 21 juin 1836 a confié la tenue des registres visés par l'article 309 aux conservateurs des hypothèques dans chaque arrondissement.

Rien n'est plus rationnel. L'hypothèque est un droit réel, elle contient en germe l'aliénation du bien qu'elle grève; il est donc logique que l'officier public

qui tient en quelque sorte l'état civil du navire soit chargé tout à la fois de consigner dans ses registres aussi bien les créances qui affectent la propriété que les transmissions de la propriété elle-même. Il est utile également que celui qui veut traiter avec le propriétaire du navire puisse s'assurer en même temps et de la propriété elle-même et de la liberté de cette propriété. (N. B. nº 1361.)

Les motifs de l'institution d'un seul bureau d'inscription pour la Belgique entière sont les suivants :

Le navire inscrit comme appartenant à un port peut s'en séparer et passer à un autre port. Dès lors, toute sécurité disparaîtrait pour les créanciers à moins de se faire délivrer à la fois des certificats par les deux conservateurs compétents ou d'instituer un bureau où viendraient se centraliser les transcriptions et les inscriptions opérées dans chacun des deux bureaux. Ce dernier système a été appliqué en Hollande. L'arrêté du 21 juin 1836 donne compétence aux conservateurs des hypothèques dans tous les arrondissements. La première transcription s'opère dans tel bureau qu'il plaît au propriétaire de choisir, mais le choix, une fois fait, demeure irrévocable pour toutes les transcriptions ou inscriptions ultérieures. De plus, il est institué à La Haye un bureau central qui maintient l'ensemble entre les divers bureaux et exerce la surveillance nécessaire sur les transcriptions et les inscriptions. Ce système a sa raison d'être dans un pays qui compte de nombreux ports et une flotte marchande considérable. Il ne se justifierait à aucun point de vue en Belgique. (N. B. nº 1361.)

En Hollande les hypothèques qui grèvent le navire ne sont pas mentionnées sur la lettre de mer. Notre législation s'identifie avec la législation néerlandaise et s'écarte de celle de la France en ce que les lettres de mer doivent être renouvelées à chaque transmission d'une part de propriété, si minime qu'elle soit, et au plus tard après quatre ans; c'eût été s'exposer à de fréquentes erreurs que d'exiger la mention des hypothèques sur un document aussi peu stable. Le législateur ne l'a pas voulu.

Dépourvues de toute utilité, les mentions inscrites sur les lettres de mer peuvent être nuisibles au crédit de l'armateur; au surplus, les bâtiments susceptibles d'hypothèque n'ont pas tous des lettres de mer, les bateaux pêcheurs en sont dispensés (N. B. nº 1361).

L'expérience a démontré la justesse des objections que nous venons de résumer; la loi française du 10 juillet 1885 a supprimé la mention des hypothèques sur la lettre de mer.

531. — Le titre constitutif de l'hypothèque est authentique ou sous seing privé : dans le premier cas les formalités à remplir par le créancier hypothécaire, pour sauvegarder ses droits sur un

navire, sont semblables à celles prescrites par l'article 83 de la loi du 16 décembre 1851 en matière immobilière; dans la seconde hypothèse, l'un des originaux du titre doit rester déposé à la conservation des hypothèques. Le créancier qui requiert l'inscription présente son titre au bureau du conservateur des hypothèques d'Anvers, en original s'il est sous seing privé, en expédition s'il est authentique, accompagné de deux bordereaux dont chacun contient : 1° les nom, prénoms, profession et domicile du créancier et du débiteur; 2° la date et la nature du titre; 3° le montant de la créance exprimée dans le titre; 4° les conventions relatives aux intérêts et au remboursement; 5° le nom, l'espèce et le tonnage du navire hypothéqué, ainsi que la date de la lettre de mer, s'il en a été délivré une; 6° une élection de domicile à Anvers.

La loi française veut que les bordereaux soient signés, la loi belge ne l'exige pas (N. B. n° 1364. — Laurent XXXI, n° 35); ils peuvent être présentés par un tiers (art. 83 L. hyp.), même sans mandat (Laurent XXXI, n° 43). Les accessoires des créances pour lesquelles l'inscription est requise doivent être évalués dans l'acte constitutif d'hypothèque afin que l'inscription avertisse les tiers de ces charges accessoires (Laurent XXXI, n° 64); il n'est fait exception à cette règle que pour les intérêts; en ce qui les concerne, la mention des conditions y relatives suffit; cette mention permet aux tiers de calculer les conséquences de l'article 145.

L'acte d'hypothèque peut, en France, être reçu en brevet; l'acte en brevet reste, comme l'acte sous seing privé, déposé au bureau où s'opère l'inscription; cette troisième forme d'acte n'est pas admise en Belgique pour les hypothèques (Laurent, XXXI, n° 34). L'Exposé des motifs des amendements de 1877 le déclare en ces termes :

A la différence de la loi française, le projet ne parle pas de l'acte reçu en brevet. Les parties sont libres de recourir au ministère d'un notaire ou de n'y point recourir. Mais, si elles y ont recours, il n'existe aucun motif de déroger aux règles communes et de dispenser les notaires de garder minute de l'acte qu'ils reçoivent, comme le prescrit l'article 20, § I, de la loi du 25 ventôse an XI. (N. B. n° 1363.)

532. — Nous venons de voir le créancier, ou un tiers pour lui, requérir l'inscription; déterminons maintenant les devoirs du conservateur.

Il doit obtempérer à la réquisition, pourvu que le requérant fasse l'avance des frais (Art. 91, L. hyp.).

Le conservateur mentionne, sur un registre spécial, le contenu des bordereaux et remet au requérant l'un des bordereaux, au pied duquel il certifie que l'inscription est faite, en indique la date, le volume et le numéro d'ordre. L'un des exemplaires du bordereau peut être porté sur le titre, s'il est authentique; dans ce cas le certificat de l'inscription est apposé sur le titre; le créancier obtient ainsi l'avantage de tout réunir sur une même pièce.

La loi prescrit au conservateur de tenir un registre spécial pour l'inscription des hypothèques maritimes, mais le dépôt des demandes d'inscription doit être constaté dans son registre de dépôt (Art. 124, L. hyp.); là sont réunies, par rang d'ordre, toutes les demandes d'inscription ou de transcription, quel qu'en soit l'objet.

533. — Quelles sont les conséquences de l'inobservation des formalités de l'article 140?

L'article 85 de la loi du 16 décembre 1851 est ainsi conçu : « L'omission de l'une ou de plusieurs des formalités prescrites par les deux articles précédents n'entraînera la nullité de l'inscription ou de la mention que lorsqu'il en résultera un préjudice au détriment des tiers ». La représentation du titre et des bordereaux n'est exigée que dans l'intérêt du conservateur; s'il consent à faire l'inscription sans pièces ou sur pièces incomplètes, cette imprudence doit ne nuire qu'à lui-même (Laurent XXXI, n° 32, 37). L'inscription d'une hypothèque inexistante fait tort au crédit du propriétaire de l'immeuble; l'inscription irrégulière d'une hypothèque réelle induit les tiers en erreur ; une publicité incomplète leur est, selon les cas, tantôt nuisible, tantot indifférente ; les juges apprécient s'il y a, entre le préjudice souffert et la publicité incomplète, un rapport de cause à effet; ils n'annulent l'inscription qu'au profit des tiers lésés par l'omission (Laurent XXXI, n° 98).

Les mêmes règles s'appliquent-elles aux hypothèques maritimes, bien que la disposition qui forme l'article 85 de la loi de 1851 ne soit pas reproduite dans la loi de 1879?

La question fut soulevée à la séance de la Chambre du 30 avril 1878. M. Dupont proposa de reproduire, dans la réglementation

des hypothèques maritimes, l'article 85 de la loi du 16 décembre 1851. Le Ministre de la justice le jugea superflu ; voici ses raisons :

Le principe de cet article 85, s'il a pu être un objet de controverse autrefois, est, depuis son insertion dans la loi de 1851, un principe général. Il règle l'effet des omissions commises dans les inscriptions. Ce principe n'a donc pas besoin d'être reproduit dans le texte de la loi sur les hypothèques maritimes pour trouver son application. Je crains que si l'on renvoie à cette disposition dans le projet et que si, d'un autre côté, on s'abstient d'en reproduire une quantité d'autres qui, elles aussi, renferment des principes généraux, ou d'y renvoyer, on ne fasse surgir des difficultés au lieu d'en prévenir.

Je pense que ces explications, auxquelles la commission se ralliera, je l'espère, ne peuvent laisser aucun doute sur l'applicabilité de l'art. 85, comme de tous les principes généraux de la loi du 16 décembre 1851. (N. B. n° 1430.)

Les explications de M. de Lantsheere déterminèrent M. Dupont à renoncer à sa proposition. M. Van Humbeeck, à son tour, au nom de la Commission, confirma les déclarations du Ministre de la justice :

La commission est d'accord avec le gouvernement sur le principe que ce dernier vient d'énoncer et auquel l'honorable M. Dupont a raison d'attacher une certaine importance.

La commission a toujours compris que la loi du 16 décembre 1851 devait être la règle générale et servir de commentaire, de complément, d'explication aux dispositions nouvelles qui vont figurer dans le titre de l'hypothèque maritime. Mais il faut se garder, comme l'honorable ministre de la justice l'a fait observer, de vouloir insérer dans la loi nouvelle des dispositions inscrites dans la loi de 1851 et auxquelles la loi nouvelle ne déroge pas. Ce serait s'exposer à faire croire qu'il est dérogé à toutes les dispositions non reproduites.

Or, il y a dans la loi du 16 décembre 1851 beaucoup de dispositions de détail que nous avons jugé inutile de reproduire; il nous a semblé suffisant d'admettre, de proclamer le principe d'après lequel la loi spéciale doit se compléter par les dispositions de la loi générale. (N. B. n° 1430.)

La circulaire du 4 septembre 1879, prise en exécution de la loi maritime belge, énonce le même principe :

„ Dans la présente matière, toutes les dispositions de la loi du 16 décembre 1851 auxquelles il n'a pas été dérogé, doivent recevoir leur application. „

MM. de Valroger (n° 1215) et Desjardins (n° 1221) font observer que l'inscription ne cesserait pas d'être valable parce que le conservateur, au lieu de garder le titre après en avoir opéré l'inscription, le restituerait au créancier ; nous n'y contredisons pas,

mais aucun conservateur n'engagera sa responsabilité en se dessaisissant du titre justificatif de l'inscription opérée par lui.

Le Code portugais a pris soin d'énoncer, en tête des dispositions relatives aux hypothèques maritimes, la règle que nous venons de puiser dans les travaux préparatoires de la loi belge : *Art. 585.* „ Les hypothèques sur les navires, qu'elles soient légales ou conventionnelles, produiront les mêmes effets et seront régies par les mêmes dispositions que les hypothèques sur les immeubles en tout ce qui sera compatible avec la nature spéciale des navires et sauf les modifications de la présente section. „

534. — Un navire hypothéqué peut changer de nationalité. Examinons les conséquences du changement de nationalité au point de vue des hypothèques qui le grèvent.

Le Congrès de Bruxelles a indiqué (V. n° 54) les mesures qu'il convient de prendre quand cette éventualité se réalise : „ Si le navire change de nationalité, toutes les mentions inscrites sur les anciens registres seront transportées sur les nouveaux et la mention du transfert sera faite tant sur les anciens que sur les nouveaux registres. Jusqu'à leur radiation ou la mention du transfert, les anciennes mentions conserveront leur valeur. „

Le Code portugais de 1888, sans prescrire des mesures d'exécution, consacre le principe que le Congrès de Bruxelles a pris pour guide :

Art. 488. „ Les questions relatives à la propriété du navire, aux privilèges et aux hypothèques qui le grèvent, sont réglées par la loi de la nationalité qu'a le navire à l'époque où le droit, objet de la contestation, a été acquis. Il en est de même des contestations relatives aux privilèges sur le fret ou sur le chargement du navire. „ Le changement de nationalité ne préjudicie pas aux droits antérieurs sur le navire, sauf les traités internationaux. „

La loi française de 1885 se sert d'un autre moyen pour sauvegarder les intérêts des créanciers ayant hypothèque sur un navire français : elle interdit la vente volontaire d'un navire français grevé d'hypothèques à un étranger, que la vente ait lieu en France ou à l'étranger ; tout acte fait en fraude de cette disposition est nul et passible de peines.

Le projet destiné à compléter le Code maritime de Finlande contient un texte analogue à celui de la loi française :

Art. 11. " Aucun navire grevé d'une hypothèque ne pourra être vendu à un étranger, ou un finlandais domicilié à l'étranger, sans le consentement formel du créancier, à moins que le navire ait été déclaré par l'autorité compétente ne pas valoir la peine d'être radoubé. Tout armateur qui enfreindra cette loi sera passible d'une amende de 1000 marcs au plus, ou d'un mois à deux ans de prison ; il sera tenu, en outre, d'indemniser le créancier de tous frais et dommages. "

Deux hypothèses nous intéressent : 1° le navire hypothéqué cesse d'être belge ; 2° le navire hypothéqué devient belge. Dans le premier cas les tribunaux belges continueront à considérer comme valables les hypothèques régulièrement établies pendant que le navire était belge, sans rechercher les exigences de la loi du nouveau pavillon, sans examiner s'il y a été obtempéré. Ils appliqueront la règle admise par le Congrès de Bruxelles pour déterminer le pavillon dont la loi est applicable : " Toutes les fois que, en vertu des dispositions qui précèdent, il faut suivre la loi du pavillon, la loi applicable est celle du pavillon que portait légalement le navire au moment où le droit a pris naissance. "

Le navire hypothéqué est-il devenu belge ? Les tribunaux belges feront, en vertu du même principe, respecter les hypothèques régulièrement constituées suivant la loi du pavillon que portait le navire au moment où l'hypothèque a été constituée. (V. n° 56.)

M. de Valroger (n° 1193) interprète la loi française de 1874 en ce sens que les hypothèques grevant un navire étranger admis à la francisation doivent être inscrites d'office sur le registre spécial du port français où le navire est immatriculé. La loi française de 1885 veut que, sous peine d'être primés par les créanciers postérieurs, les créanciers antérieurs au changement de nationalité requièrent, au consulat de France, leur inscription sur le congé provisoire de navigation et ensuite, au bureau du receveur du lieu d'immatricule, leur inscription sur son registre. Cette exigence est excessive : les créanciers privilégiés n'ont aucune diligence à faire ; pourquoi en imposer aux créanciers hypothécaires ? Les créanciers postérieurs au changement de nationalité, avant de prêter sur le navire, n'ont qu'à s'enquérir des charges qui le grevaient dans son pays d'origine.

Il serait utile que la loi tranchât ces questions ; l'équité commande d'empêcher un propriétaire de navire de frustrer ses créanciers hypothécaires en vendant leur gage à un étranger.

ART. 142.

Entre les créanciers, l'hypothèque n'a de rang que du jour de l'inscription prise sur les registres du conservateur dans la forme et de la manière prescrites par la loi.

Tous les créanciers inscrits le même jour exercent en concurrence une hypothèque à la même date, sans distinction entre l'inscription du matin et celle du soir, quand cette différence serait marquée par le conservateur (1).

(1) *Législation française.* — Loi de 1874. — Art. 10. — S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur la même part de propriété du navire, leur rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates de l'inscription. — Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence, nonobstant la différence des heures de l'inscription.

Art. 18. — Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un navire le suivent en quelques mains qu'il passe, suivant l'ordre de leurs inscriptions. — Si l'hypothèque ne grève qu'une portion de navire, le créancier ne peut saisir et faire vendre que la portion qui lui est affectée. Toutefois, si plus de la moitié du navire se trouve hypothéquée, le créancier pourra, après saisie, le faire vendre en totalité, à charge d'appeler à la vente les copropriétaires. — Dans tous les cas de copropriété autres que ceux résultant d'une succession ou de la dissolution d'une communauté conjugale, par dérogation à l'article 833 du Code civil, les hypothèques consenties pendant l'indivision, par un ou plusieurs des copropriétaires, sur une portion de navire, continuent à subsister après le partage ou la licitation. Toutefois, si la licitation s'est faite en justice dans les formes déterminées par les articles 201 et suivants du Code de commerce, le droit des créanciers n'ayant hypothèque que sur une portion de navire sera limité au droit de préférence sur la partie du prix afférente à l'intérêt hypothéqué.

Art. 27. — L'article 191 du Code de commerce est terminé par la disposition suivante : « Les créanciers hypothécaires sur le navire viendront dans leur ordre d'inscription après les créanciers privilégiés. »

Loi de 1885. — Art. 10. — S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même navire ou sur la même part de propriété du navire, le rang ... (le reste de l'article est conforme à la loi de 1874).

Loi de 1887. — Art. 17. — (Même texte que l'art. 18 de la loi de 1874, sauf la suppression des exceptions admises pour l'indivision résultant d'une succession ou d'une communauté conjugale.)

Art. 34. — (Même texte que l'art. 27 de la loi de 1874.)

SOMMAIRE.

535. — L'article 142 applique aux hypothèques maritimes, comme l'article 2 aux ventes de navires, l'une des conséquences du régime de publicité de la propriété immobilière : les actes ne peuvent, avant l'inscription ou la transcription, être opposés aux tiers de bonne foi.

Le rang des hypothèques dépend de la date de leur inscription: les plus anciennes ont le pas sur les plus récentes, les inscriptions de même date ont toutes le même rang.

L'article 142 reproduit textuellement l'article 81 de la loi du 16 décembre 1851; la rédaction proposée en 1875, calquée sur la loi française de 1874, exprimait la même idée en termes un peu différents; on jugea préférable, en 1877, de rétablir, jusque dans les termes, l'harmonie entre les deux législations hypothécaires (N. B. 1365).

536. — Le rang de l'hypothèque dépend du jour où l'inscription est prise; les créanciers inscrits le même jour ont le même rang. S'agit-il du jour où l'inscription est matériellement inscrite, ou du jour où l'inscription est requise? Les articles 124 et 126 de la loi du 16 décembre 1851 prescrivent au conservateur de tenir un registre de dépôt où sont constatées les remises des titres dont l'inscription est requise, et de délivrer aux requérants, s'ils le demandent, un reçu de la remise des actes ou bordereaux destinés à être inscrits. Les inscriptions sont portées au registre d'inscription à la date qu'elles ont au registre de dépôt; on en conclut que la date de l'inscription est celle de la mention sur le registre de dépôt et non celle de la régularisation ultérieure sur le registre d'inscription (Laurent XXXI, n° 38).

La loi du 21 août 1879 ne reproduit pas tout ce qui, dans la loi de 1851, touche à l'organisation des bureaux du conservateur; il suffit que ce fonctionnaire soit chargé de recevoir les demandes d'inscription des hypothèques maritimes pour qu'il doive les constater sur son registre de dépôt et que cette mention détermine la date de l'inscription.

A la séance de la Chambre du 30 avril 1878, le Ministre de la justice s'engagea, au nom du Gouvernement, à prescrire, par mesure administrative, au receveur des douanes d'Ostende de recevoir les documents dont les armateurs du littoral voudraient faire opérer la transcription ou l'inscription à la conservation des hypothèques d'Anvers, de les y transmettre et de les restituer ensuite aux intéressés, sans autres frais que s'ils avaient été présentés par ceux-ci au bureau du conservateur; mais il fut entendu que la date de la remise au receveur d'Ostende n'est pas celle de l'inscription; la remise des pièces entre les mains du conservateur d'Anvers détermine seule la date de l'inscription (N. B. n° 1430).

Le rang des créanciers hypothécaires est une matière d'intérêt privé; chacun d'eux peut renoncer à son hypothèque, comme on peut renoncer à un privilège (Cas. 12 novembre 1885; Pas. 85. 1. 275). A plus forte raison deux créanciers peuvent-ils convenir que leurs rangs seront renversés ou qu'ils seront placés au même rang; les cessions d'antériorité n'ont rien de contraire à l'ordre public (Laurent XXX, n° 548), de telles conventions tiennent lieu de lois aux parties.

537. — Les articles 3 et 142 de la loi de 1879 organisent les effets des hypothèque maritimes : le premier définit le droit de suite (V. n° 3), le second détermine le droit de préférence. Les lois françaises de 1874 (art. 10 et 18) et de 1885 (art. 10 et 17) contiennent des dispositions semblables; il n'y a pas d'hypothèque qui n'ait cette double conséquence et aucune hypothèque n'en a d'autres.

Les lois françaises prennent soin (art 27 et 34) de régler le droit de préférence en constatant que les créances privilégiées ont le pas sur les créances hypothécaires; nous avons dit précédemment (V. n° 33) que la loi maritime belge a jugé superflu de rappeler ce principe, consacré par l'article 12 de la loi hypothécaire.

ART. 143.

L'inscription conserve l'hypothèque pendant trois ans, à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

ART. 145.

L'inscription garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêt (1).

SOMMAIRE.

538. — Les inscriptions conservent pendant quinze ans les hypothèques sur les immeubles (art. 90 L. hyp.) ; ce terme est réduit à trois ans pour les hypothèques maritimes. En France la durée de l'inscription, fixée à trois années par la loi de 1874, a été portée à dix années par la loi de 1885.

L'Exposé des motifs de 1877 justifie la préférence donnée à la limite admise par la loi française de 1874 :

A raison du caractère commercial de l'opération, de la nature périssable du gage, les prêts sur navire seront presque toujours faits à court terme et se liquideront à bref délai. Il est à peu près impossible de concevoir qu'un créan-

(1) *Législation française.* — Loi de 1874. — Art. 11. — L'inscription conserve l'hypothèque pendant trois ans, à compter du jour de sa date; son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai sur le registre tenu en douane, et mentionnée à nouveau sur l'acte de francisation, dès le retour du navire au port où il est immatriculé.

Art. 13. — L'inscription garantit, au même rang que le capital, deux années d'intérêt en sus de l'année courante.

Loi de 1885. — Art. 11. — L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans, à compter du jour de sa date; son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai sur le registre tenu en douane.

Art. 13. — (Comme l'article 13 de la loi de 1874.)

Art. 38. — L'intérêt conventionnel en matière de prêts hypothécaires sur navire est libre. L'intérêt légal est de 6 %, comme en matière commerciale.

cier, se reposant sur la garantie qu'il a obtenue, laisse écouler trois ans sans réclamer son règlement. Dès lors, il y a tout avantage à abréger les délais de péremption, ce qui, dans un grand nombre de cas, permettra au débiteur de s'épargner des frais de mainlevée et de radiation. (V. rapp. sur la loi franç.) (N. B. nº 1367.)

Le jour de l'inscription ne compte pas dans le délai de trois ans : *Dies a quo non computatur in termino* (Valroger, nº 1220).

539. — L'inscription se renouvelle par référence à l'inscription précédente ; il résulte des explications échangées à la séance de la Chambre du 30 avril 1878 (N. B. nº 1432) qu'il faut appliquer ici l'article 90 de la loi du 16 décembre 1851 : « L'inscription en renouvellement ne vaudra que comme inscription première, si elle ne contient pas l'indication précise de l'inscription renouvelée ; mais il ne sera pas nécessaire d'y rappeler les inscriptions précédentes. »

Les tiers qui ont intérêt à apprécier la situation hypothécaire d'un navire doivent être mis par l'inscription en mesure de le faire ; il faut pour cela et il suffit que, de renouvellement en renouvellement, ils puissent remonter jusqu'à l'inscription primitive.

Le renouvellement, comme l'inscription, peut être requis par par un tiers (Valroger nº 1225).

Les renouvellements doivent, d'après M. Bédarride (Comm. de la loi de 1874 nº 201), se répéter jusqu'au moment où le prix du navire, vendu judiciairement, est payé ou consigné (art. 209, C. com.). M. de Valroger (nº 1222) croit prudent de les poursuivre jusqu'à la mutation en douane, l'acquéreur n'étant propriétaire, vis-à-vis des tiers, qu'à dater de ce moment. L'article 2 de la loi maritime belge ne subordonne la validité de la vente à la transcription, en ce qui touche les tiers, que lorsqu'il s'agit de vente volontaire; l'opinion de M. de Valroger doit prévaloir en ce cas ; celle de M. Bédarride reste vraie pour les ventes judiciaires. L'article 6 range la vente judiciaire parmi les modes d'extinction des privilèges et, par conséquent, des hypothèques, indépendamment de toute transcription; les droits de préférence sont transportés sur le prix.

« Après la perte du navire, écrit M. de Valroger (nº 1224), il ne peut être question de renouveler l'inscription, car on ne peut prendre inscription sur une chose qui n'existe pas. » Sans doute,

il en est ainsi quand la perte est totale (V. nº 543), mais s'il subsiste des débris et si le créancier hypothécaire veut exercer les droits que l'article 149 lui reconnaît sur ces débris, il ne le pourra si l'hypothèque, source du droit de préférence, est périmée. La plus-value donnée à l'épave par l'application des indemnités d'assurances à la réparation du navire lui échappera de même.

En est-il autrement lorsque ces indemnités ne sont pas employées aux réparations ? Nous ne le pensons pas ; la substitution de l'indemnité au navire ne dispense pas le créancier hypothécaire de conserver son droit de préférence jusqu'au moment où la somme qui lui revient lui est remise ou se trouve consignée à son profit. C'est l'inscription qui vaut opposition au payement et il n'y a d'inscriptions que celles qui ne sont pas périmées.

540. — L'article 87 de la loi du 16 décembre 1851 est ainsi conçu :

« Le créancier privilégié ou hypothécaire, inscrit pour un capital produisant intérêts ou arrérages, a droit d'être colloqué, pour trois années seulement, au même rang que pour son capital, sans préjudice des inscriptions particulières à prendre, portant hypothèque à compter de leur date, pour les autres intérêts ou arrérages. »

Deux questions se posaient lors de l'extension du régime hypothécaire aux navires : l'inscription d'une créance productive d'intérêts garantit-elle, de plein droit, les intérêts de cette créance pendant un certain nombre d'années ? Le créancier peut-il, sans un consentement nouveau du débiteur, requérir inscription pour les intérêts échus et non payés, si ces intérêts se sont accumulés pendant une période plus longue ? Le texte de l'article 145 répond à la première de ces questions : « L'inscription garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêts. » L'Exposé des motifs de 1877 fournit la réponse à la seconde :

Y a-t-il lieu d'admettre également que des inscriptions particulières, portant hypothèque à compter de leur date, pourront être prises pour les autres intérêts ? L'utilité de cette mesure se conçoit en matière civile. Elle n'apparaît guère en matière commerciale : ni le prêteur, ni l'emprunteur, n'ont coutume d'y laisser les intérêts s'accumuler durant plusieurs années.

Il n'est pas inutile de faire observer ici qu'aux termes de l'article 214 du Code de commerce : « Tout créancier colloqué l'est tant pour son principal que pour les intérêts et frais. » (N. B. nº 1369.)

Le créancier dont les intérêts se sont accumulés pendant plus de trois années doit donc, pour le surplus, se faire consentir une nouvelle hypothèque par le débiteur s'il veut que cette partie de sa créance ne soit pas confondue dans la masse des créances chirographaires.

ART. 144.

Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte la translation du droit hypothécaire.

La cession de créance inscrite, de même que la subrogation à un droit semblable, ne pourra être opposée à un tiers s'il n'est pas fait, en marge de l'inscription, mention de la date et de la nature du titre du cessionnaire avec indication des noms, prénoms, profession et domicile des parties (1).

SOMMAIRE.

541° — Mode de cession des hypothèques maritimes, en général.
542° — Mode à suivre quand le titre est à ordre.

541.— L'article 5 de la loi hypothécaire veut que les cessions de créances hypothécaires inscrites, de même que les subrogations dans des droits semblables, résultent d'actes énoncés dans l'article 2 de cette loi; l'article 2 porte que les seuls actes admis à la transcription sont les jugements, les actes authentiques et les actes sous seing privé, reconnus en justice ou devant notaire; il en est de même pour l'inscription (art. 76, L, hyp. — Laurent XXIX, nº 243). Les rédacteurs de l'article 5, en renvoyant à l'article 2, manifestent clairement l'intention d'exiger pour l'acte de cession d'hypothèque les mêmes conditions que pour l'acte de constitu-

(1) *Législation française.* — Loi de 1874. — Art. 12. — Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte la translation du droit hypothécaire.

Loi de 1885. — Art. 12. — (Même texte.)

tion; la cession doit être inscrite comme doit l'être la constitution, il faut donc qu'elle revête une forme susceptible d'inscription.

Un acte sous seing privé suffit pour constituer l'hypothèque maritime (art. 135); il ne peut falloir un acte authentique pour la céder (Desjardins, nº 1222). Aussi aucune disposition légale ne défend-elle au conservateur des hypothèques d'Anvers d'inscrire des cessions d'hypothèque maritime réalisées par acte sous seing privé, ni d'en faire mention en marge des actes de constitution.

L'article 5 de la loi hypothécaire prescrit la mention du titre du cessionnaire en marge de l'inscription de la créance hypothécaire cédée, faute de quoi la cession ou la subrogation ne peut être opposée aux tiers. Un doute pouvait s'élever au sujet du point de savoir s'il fallait appliquer aux hypothèques maritimes cette disposition exceptionnelle qui commine une déchéance. M. Dupont proposa, le 30 avril 1878 (N. B. nº 1433), d'insérer dans la loi un texte formel de nature à lever tout doute; le Ministre de la justice se rallia à cette proposition ; telle est l'origine du second paragraphe de l'article 144 ; il reproduit, en substance, le 1er § de l'article 5 de la loi hypothécaire.

Les règles que nous venons de tracer pour les cessions proprement dites s'appliquent aux mutations qui s'opèrent par suite d'héritage, de donation ou autrement, sans préjudice des conditions qui sont requises pour la validité intrinsèque de ces modes de mutation.

542.— L'article 26 de la loi du 20 mai 1872 porte: „ La propriété d'une lettre de change se transmet par voie d'endossement, même après l'échéance, avec les garanties hypothécaires qui y sont attachées. „ Le premier paragraphe de l'article 144 de la loi maritime reproduit, en d'autres termes, cette disposition; ce paragraphe est calqué sur l'article 12 de la loi française de 1874.

L'Exposé des motifs de 1877 détermine la portée de l'article 144:

Le principe qu'énonce cet article n'est que l'application à la matière de l'hypothèque maritime des règles consacrées, même au regard des hypothèques sur immeubles, par l'article 26 de la loi du 20 mai 1872, relative aux lettres de change. Les motifs de cette disposition qui semble, au premier abord, constituer une dérogation profonde à l'article 5 de la loi du 16 décembre 1851, ont été parfaitement exposés dans le rapport de M. Dupont.

Il ne semble pas que les appréhensions manifestées en Belgique comme en

France, au sujet des dangers auxquels pourraient, en cas de purge, se trouver exposés les porteurs de titres négociables garantis par hypothèque, se soient vérifiées.

L'Angleterre et les Pays-Bas n'admettent pas ce mode de transmission du droit hypothécaire. Le code allemand le reconnaît et il est également proposé en Italie. (N. B. nº 1368.)

Les termes généraux de la loi de 1872 suffisaient peut-être pour que l'endossement du titre opérat le transport de toutes les garanties hypothécaires qui y sont attachées, mais on eût pu objecter que cette loi ne se rapporte qu'aux garanties hypothécaires admises par la législation de l'époque; le législateur de 1879 a prudemment agi en rappelant l'article 26 de la loi de 1872 dans la réglementation de l'hypothèque maritime.

Il résulte des explications échangées à la Chambre, le 30 avril 1878, entre M. Dupont et le Ministre de la justice, que le premier paragraphe de l'article 144 embrasse toutes les hypothèses prévues par l'article 26 de la loi du 20 mai 1872 et s'applique, par conséquent, tant aux effets créés pour la réalisation d'un crédit ouvert qu'à ceux émis en représentation d'un prêt hypothécaire ordinaire (N. B. nº 1433).

M. de Valroger (nº 1232) observe que les termes empruntés par l'article 144 de la loi maritime belge à l'article 12 de la loi française de 1874 vont plus loin que ceux de l'article 1692 du Code civil ; ils ne se bornent pas à décider que la cession de la créance garantie par hypothèque emporte cession de l'hypothèque, ils impliquent, d'après lui, que l'hypothèque peut être constituée à ordre, quelle que soit la nature du titre auquel elle est attachée.

Les auteurs de l'article 144 de la loi du 21 août 1879 n'ont eu d'autre but que d'appliquer aux hypothèques maritimes l'article 26 de la loi du 20 mai 1872. Il n'y a, entre ces deux textes, qu'une différence de mots ; la loi de 1872 n'exige pas, mais n'exclut pas davantage l'endossement de l'acte d'hypothèque, accessoire des effets endossés ; l'article 144 de la loi maritime suppose l'endossement de la créance et de l'hypothèque maritime qui la garantit, sans que cependant l'endossement de cet accessoire soit le complément indispensable de l'endossement de la créance. Il suffit, de part et d'autre, que l'acte d'hypothèque indique aux tiers la transmissibilité de la garantie par l'endossement de la lettre de change et que le lien entre l'hypothèque et la lettre de change endossée

soit établi. Il n'en peut même être autrement lorsque l'hypothèque garantit un crédit ouvert : le lien entre les effets en circulation et l'hypothèque dépend du solde final du compte ouvert au crédité (art. 26, § 2, L. 20 mai 1872); l'endosseur ne peut donc mentionner sur chaque effet une garantie hypothécaire qui, pour tous ou plusieurs d'entre eux, risque d'être illusoire.

Le sens de l'article 12 de la loi française n'est pas différent de celui de l'article 144 de la loi belge ; il ressort du rapport présenté à l'Assemblée nationale par M. Grivart :

C'est aussi une disposition du droit ordinaire en matière d'hypothèque que reproduit l'article 12 en disant que si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte la translation du droit. La validité de l'hypothèque immobilière, créée à ordre ou même au porteur, a été reconnue par la jurisprudence. A plus forte raison devait-elle être admise avec toutes ses conséquences, quand il s'agit de l'hypothèque maritime, qui peut être constituée par acte sous seing privé. L'inscription mentionnera naturellement la modalité particulière du titre ; mais tant que le porteur ne se sera pas fait connaître par une annotation en marge de l'inscription, toutes les notifications relatives à l'hypothèque seront faites utilement au créancier, premier bénéficiaire de l'acte, que l'inscription aura seul désigné (D. 75. 4. 66).

L'annotateur du Recueil périodique de Dalloz renvoie (D. 75. 4. 70) au Répertoire (V° Privilèges et hypothèques, n° 1267) les lecteurs désireux de contrôler les éléments de la jurisprudence invoquée par M. Grivart ; tous ces éléments se rapportent à des hypothèques destinées à garantir le payement de lettres de change ou d'autres effets de commerce ; les arrêts cités décident que l'hypothèque est transmissible, comme l'effet lui-même, par la voie de l'endossement. Il ne s'agit donc pas dans l'article 12 du cas étrange d'une créance ordinaire garantie par une hypothèque à ordre, mais d'effets de commerce à ordre garantis par une hypothèque. L'inscription de l'hypothèque, garantie accessoire, doit stipuler qu'elle suit le sort du principal, de telle sorte que la transmission régulière de la créance emporte transmission de l'hypothèque.

Le droit hypothécaire, constitué à ordre, peut garantir même des effets au porteur (Valroger, n° 1236), mais on ne peut constituer une hypothèque au porteur, impersonnelle; un créancier nominal doit être inscrit (Desjardins, n° 1215).

L'endossement de l'hypothèque, lorsqu'on juge utile d'endosser directement cette garantie accessoire, s'opère soit sur le titre, s'il en existe un original autre que l'original déposé (art. 140), soit sur

ART. 146.

Les inscriptions sont rayées ou réduites du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée.

ART. 147.

A défaut du jugement, la radiation totale ou partielle de l'inscription ne peut être opérée par le conservateur des hypothèques que sur dépôt d'un acte écrit de consentement (1).

SOMMAIRE.

543° — Double mode de radiation.
544° — Radiation judiciaire.
545° — Radiation volontaire.

(1) *Législation française.* — Loi de 1874. — Art. 14. — Les inscriptions sont rayées, soit du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée.

Art. 15. — A défaut de jugement, la radiation totale ou partielle de l'inscription ne peut être opérée par le receveur des douanes que sur le dépôt d'un acte authentique de consentement à la radiation donné par le créancier ou son cessionnaire justifiant de ses droits. — Si l'acte se borne à donner mainlevée, le droit proportionnel sur le titre constitutif de l'hypothèque ne sera pas perçu. — Dans le cas où l'acte constitutif de l'hypothèque est sous seing privé, ou si, étant authentique, il a été reçu en brevet, il est communiqué au receveur des douanes, qui y mentionne, séance tenante, la radiation totale ou partielle. — Si l'acte de francisation lui est représenté simultanément ou ultérieurement, le receveur des douanes est tenu d'y mentionner, à sa date, la radiation totale ou partielle.

Loi de 1885. — Art. 14. — (Comme le même article de la loi de 1874.)

Art. 15. — A défaut de jugement, la radiation totale ou partielle de l'inscription ne peut être opérée par le receveur des douanes que sur le dépôt d'un acte authentique de consentement à la radiation, donné par le créancier ou son cessionnaire justifiant de ses droits. — Dans le cas où l'acte constitutif de l'hypothèque est sous seing privé, ou si, étant authentique, il a été reçu en brevet, il est communiqué au receveur des douanes, qui y mentionne, séance tenante, la radiation totale ou partielle.

celui des bordereaux que le conservateur restitue au créancier (Valroger, n° 1233; Desjardins, n° 1215). MM. Lyon-Caen et Renault (n° 2415) enseignent que l'acte constitutif d'hypothèque, lorsqu'il est sous seing privé, doit être fait en deux exemplaires; ils se basent sur ce que, s'il n'en existait qu'un, déposé entre les mains du fonctionnaire qui opère l'inscription, le créancier serait privé de tout titre justificatif de sa créance. La prudence commande au créancier de conserver un titre; la loi est muette; le créancier privé de son titre n'est pas pour cela privé de son droit.

La loi du 15 avril 1889 modifie en ces termes le dernier paragraphe de l'article 80 de la loi hypothécaire :

« L'hypothèque consentie pour sûreté d'un crédit ouvert est valable; elle prend rang à la date de son inscription, sans égard aux époques de l'exécution des engagements pris par le créditeur, laquelle pourra être établie par tous moyens légaux. — Le créditeur conserve vis-à-vis des tiers le droit de disposer de l'hypothèque, même si des obligations imputables sur le crédit sont représentées par des titres négociables. Toutefois, le porteur de ces titres peut, par une opposition, suspendre les effets des actes de mainlevée ou autres qui porteraient atteinte à son droit. — L'opposition doit être signifiée au conservateur des hypothèques et au créditeur et contenir élection de domicile dans l'arrondissement. — Le conservateur la transcrira en marge de l'inscription et mention de cette transcription sera faite au bas de l'original de l'exploit. L'opposition n'aura effet que pendant deux ans, si elle n'est renouvelée; il pourra en être donné mainlevée par simple exploit. »

Il a été entendu à la Chambre, le 26 mars 1889 (Ann. parl. p. 791), et au Sénat, le 5 avril (Ann. parl. p. 262), que la levée de l'opposition ne doit pas, s'il s'agit d'hypothèque maritime, être faite par exploit : la mainlevée de l'hypothèque peut être donnée par acte sous seing privé (art. 147); à plus forte raison doit-il en être ainsi de la levée de l'opposition.

ART. 146.

Les inscriptions sont rayées ou réduites du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée.

ART. 147.

A défaut du jugement, la radiation totale ou partielle de l'inscription ne peut être opérée par le conservateur des hypothèques que sur dépôt d'un acte écrit de consentement (1).

SOMMAIRE.

543° — Double mode de radiation.
544° — Radiation judiciaire.
545° — Radiation volontaire.

(1) *Législation française.* — Loi de 1874. — Art. 14. — Les inscriptions sont rayées, soit du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée.

Art. 15. — A défaut de jugement, la radiation totale ou partielle de l'inscription ne peut être opérée par le receveur des douanes que sur le dépôt d'un acte authentique de consentement à la radiation donné par le créancier ou son cessionnaire justifiant de ses droits. — Si l'acte se borne à donner mainlevée, le droit proportionnel sur le titre constitutif de l'hypothèque ne sera pas perçu. — Dans le cas où l'acte constitutif de l'hypothèque est sous seing privé, ou si, étant authentique, il a été reçu en brevet, il est communiqué au receveur des douanes, qui y mentionne, séance tenante, la radiation totale ou partielle. — Si l'acte de francisation lui est représenté simultanément ou ultérieurement, le receveur des douanes est tenu d'y mentionner, à sa date, la radiation totale ou partielle.

Loi de 1885. — Art. 14. — (Comme le même article de la loi de 1874.)

Art. 15. — A défaut de jugement, la radiation totale ou partielle de l'inscription ne peut être opérée par le receveur des douanes que sur le dépôt d'un acte authentique de consentement à la radiation, donné par le créancier ou son cessionnaire justifiant de ses droits. — Dans le cas où l'acte constitutif de l'hypothèque est sous seing privé, ou si, étant authentique, il a été reçu en brevet, il est communiqué au receveur des douanes, qui y mentionne, séance tenante, la radiation totale ou partielle.

543. — L'hypothèque maritime s'éteint par l'extinction ou la prescription de la créance, par la renonciation du créancier, par la perte du navire (sauf l'exercice des droits mentionnés à l'article 149), par la prise, par la péremption (art. 143) et par la purge (art. 150).

Lorsque l'extinction de la garantie provient de l'anéantissement du gage il n'y a plus à se préoccuper des inscriptions; il en est autrement quand le gage subsiste : on le dégage de l'inscription par la radiation de celle-ci.

La radiation, totale ou partielle, des hypothèques est volontaire ou forcée : dans le premier cas, elle s'opère en vertu du consentement du créancier; dans le second, en vertu d'un jugement obtenu par un intéressé, d'ordinaire par le débiteur, d'autres fois par un tiers-acquéreur ou un créancier inscrit.

544. — La radiation judiciaire ne peut résulter que d'une décision coulée en force de chose jugée, soit qu'elle émane d'un juge statuant en dernier ressort, soit que le délai d'appel ait pris fin (art. 92, L. hyp.), soit enfin que le créancier ait acquiescé au jugement (Laurent, XXXI, n° 196). Le recours en cassation n'empêche pas la décision d'avoir force de chose jugée; est-elle cassée après avoir été exécutée? Le juge de renvoi peut ordonner le rétablissement de l'inscription, sans cependant que ce rétablissement ait effet rétroactif (Laurent, XXXI, n° 197).

Le tribunal civil du lieu de l'inscription, c'est-à-dire le tribunal civil d'Anvers, a seul compétence pour statuer sur les demandes de radiation (Valroger, n° 1241; Desjardins, n° 1223; art. 94, L. hyp.).

545. — La radiation volontaire ne peut émaner que des parties ntéressées; il faut, en outre, qu'elles soient capables; il n'y a de consentement à la radiation que s'il émane de personnes ayant capacité de consentir et ayant le droit de disposer de l'inscription.

L'article 147 exige, de plus, que le consentement soit écrit; l'article 93 de la loi de 1851 veut qu'il soit donné par acte authentique, passé sur minute ou en brevet; les lois françaises relatives aux hypothèques maritimes élèvent la même exigence; le législateur de 1879 n'a pas cru devoir aller jusque-là. L'Exposé des motifs de 1877 en déduit les raisons :

Il nous semble plus logique d'admettre la radiation sur le dépôt d'un simple seing privé, alors qu'il suffit d'un seing privé pour constituer le droit hypothécaire et du simple endossement d'un effet négociable pour en opérer la transmission. Les frais et les lenteurs qui ont fait abandonner l'acte authentique comme peu compatible avec le caractère propre des opérations commerciales ne feront pas moins reculer lorsqu'il s'agira d'un acte de radiation que lorsqu'il s'agit d'un acte de constitution d'hypothèque : une radiation, d'ailleurs, peut présenter une urgence aussi grande qu'une constitution. Dût-on reconnaître que les conséquences peuvent plus être graves en cas de radiation frauduleuse que dans le cas d'une inscription indue, on n'aura pas écarté le danger en exigeant un acte authentique. Celui-ci, en effet, ne présenterait une défense assurée contre la fraude que s'il était requis pour les cessions aussi bien que pour la radiation. Il va de soi, d'ailleurs, que le conservateur des hypothèques, dont la responsabilité pourrait se trouver éventuellement engagée, repoussera impitoyablement toute signature suspecte. (N. B. n° 1371.)

ART. 148.

Le conservateur des hypothèques est tenu de délivrer, à tous ceux qui le requièrent, copie des inscriptions subsistantes sur un navire, ou un certificat qu'il n'en existe aucune (1).

SOMMAIRE.

546° — Délivrance des copies et certificats.
547° — Responsabilité du conservateur.

546. — L'article 127 de la loi hypothécaire oblige les conservateurs à délivrer, sur toute réquisition écrite, des certificats constatant les mutations et concessions de droits réels ainsi que les baux consentis, des copies des inscriptions ou transcriptions, ou des certificats constatant qu'il n'en existe point.

(1) *Législation française.* — Loi de 1874. — Art. 16. — Le receveur des douanes est tenu de délivrer, à tous ceux qui le requièrent, l'état des inscriptions subsistantes sur un navire, ou un certificat qu'il n'en existe aucune.
Loi de 1885. — Art. 16. — (Même texte.)

L'article 148 de la loi maritime constate surabondamment que cette disposition générale de la loi de 1851 s'applique aux hypothèques sur navires.

547. — Les conservateurs sont responsables (art. 128, L. hyp.) du défaut de mention, dans leurs certificats, d'une ou plusieurs des transcriptions ou inscriptions existantes, à moins que l'erreur ne provienne de désignations insuffisantes qui ne peuvent leur être imputées (Valroger, n° 1248). Ils sont responsables aussi de l'omission, sur leurs registres, des transcriptions d'actes soumis à cette formalité et des inscriptions requises en leurs bureaux.

Il était inutile de reproduire dans la loi de 1879 le principe de la responsabilité des conservateurs des hypothèques.

Les inscriptions mal faites peuvent être refaites, soit à la requête des parties, soit d'office par le conservateur (art. 134, L. hyp.), mais l'inscription réparée doit porter la date de la réparation et non la date de l'inscription primitive (Desjardins, n° 1220).

ART. 149.

En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits du créancier s'exerceront sur les choses sauvées ou sur leur produit, alors même que la créance ne serait pas encore due.

L'inscription de l'hypothèque vaut opposition au payement de l'indemnité d'assurance. Dans le cas de règlement d'avaries concernant le navire, le créancier hypothécaire pourra intervenir pour la conservation de ses droits; il ne pourra les exercer que dans le cas où l'indemnité en tout ou partie n'aurait pas été ou ne serait pas employée à la réparation du navire (1).

(1) *Législation française.* — Loi de 1874. — Art. 17. — En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits des créanciers s'exercent sur les choses sauvées ou sur leur produit, alors même que les créances ne seraient pas encore échues. Ils s'exercent également, dans l'ordre des inscriptions, sur le produit

SOMMAIRE.

548. — La règle d'après laquelle les privilèges et hypothèques s'éteignent par la perte de la chose est basée sur l'impossibilité matérielle où se trouvent les créanciers d'exercer des droits réels sur une chose qui n'est plus : *Re corporali extincta, pignus hypothecave perit* (L. 8, Dig. *Quibus modis pignus.* — Cas. f., 8 novembre 1887; D. 88, 1. 479). L'exercice du droit réel n'est pas impossible quand la perte n'est pas totale; le premier paragraphe de l'article 149 pose en principe que les droits du créancier hypothécaire s'exercent sur les débris du navire ou sur leur produit. Nous avons argumenté de ce texte et des règles relatives à l'indivisibilité des

des assurances qui auraient été faites par l'emprunteur sur le navire hypothéqué. Dans le cas prévu par le présent article, l'inscription de l'hypothèque vaut opposition au paiement de l'indemnité d'assurance. — Les créanciers inscrits ou leurs cessionnaires peuvent, de leur côté, faire assurer le navire pour la garantie de leurs créances. Les assureurs avec lesquels ils ont contracté l'assurance sont, lors du remboursement, subrogés à leurs droits contre le débiteur.

Art. 26. — Le propriétaire qui veut se réserver la faculté d'hypothéquer son navire en cours de voyage, est tenu de déclarer, avant le départ du navire, au bureau du receveur des douanes du lieu où le navire est immatriculé, la somme pour laquelle il entend user de ce droit. — Cette déclaration est mentionnée sur le registre du receveur et sur l'acte de francisation, à la suite des hypothèques dejà existantes. — Les hypothèques réalisées en cours de voyage sont constatées sur l'acte de francisation : en France et dans les possessions françaises, par le receveur des douanes; à l'étranger, par le consul de France, ou, à défaut, par un officier public du lieu du contrat. Il en est fait mention par l'un et par l'autre sur un registre spécial qui sera conservé pour y avoir recours, en cas de perte de l'acte de francisation par naufrage ou autrement, avant le retour du navire. Elles prennent rang du jour de leur inscription sur l'acte de francisation. — La mention faite en vertu du paragraphe 2 du présent article ne pourra être supprimée qu'après le voyage accompli et sur la présentation de l'acte de francisation.

Loi de 1885. — La loi de 1885 a supprimé les articles 17 et 26 de la loi de 1874.

privilèges et des hypothèques pour reconnaître ce même droit aux créanciers privilégiés sur le navire naufragé ou condamné (V. nº 34).

L'innavigabilité est assimilée à la perte; le bénéfice du terme est retiré au débiteur quand son navire est détruit ou devient impropre à la navigation; le créancier se saisit de l'épave par mesure conservatoire (art. 1180, C. civ.).

En France, la disposition de la loi de 1874 que reproduit le premier paragraphe de l'article 149 a été supprimée par la loi de 1885, parce qu'elle a été jugée de droit commun (Desjardins, nº 1231).

549. — La loi française de 1874 allait plus loin; elle permettait aux créanciers hypothécaires d'exercer leurs droits, d'après l'ordre des inscriptions, sur le produit des assurances faites par l'emprunteur sur le navire hypothéqué. C'était une mesure analogue à l'article 10 de la loi hypothécaire belge : " Lorsqu'un immeuble, des récoltes ou des effets mobiliers auront été assurés soit contre l'incendie, soit contre tout autre fléau, la somme qui, en cas de sinistre, se trouvera due par l'assureur, devra, si elle n'est pas appliquée par lui à la réparation de l'objet assuré, être affectée au payement des créances privilégiées ou hypothécaires, selon le rang de chacune d'elles. "

La Commission de la Chambre des représentants crut que cet article dominait la matière et jugea inutile de mentionner les droits des créanciers hypothécaires sur l'indemnité d'assurance. Empruntons-lui ses raisons :

Ne faut-il pas spécifier à cet article que les droits du créancier hypothécaire s'exerceront aussi sur le remboursement de la somme assurée après le payement des créances privilégiées ou sur toute autre indemnité qui pourrait appartenir au navire hypothéqué ?

La question de savoir si cet article ne doit pas mentionner expressément l'exercice du droit du créancier hypothécaire sur le remboursement de l'assurance ou sur d'autres indemnités mérite le plus sérieux examen. On peut trouver la mention inutile et considérer les dispositions spéciales à l'hypothèque maritime comme se référant aux principes généraux de la loi hypothécaire de 1851, dont l'article 10 subroge de plein droit les créanciers hypothécaires et privilégiés aux droits de leur débiteur sur l'indemnité due en cas de sinistre. Ce raisonnement peut s'étayer des articles 7 et 8 de la loi sur les assurances du 11 juin 1874, qui sont destinés à prendre place dans le Code de commerce révisé et qui règlent l'application de l'article 10 précité aux assurances mobilières. D'un autre côté l'article 19 du projet correspondant à l'article 17 de la loi

française du 10 décembre 1874 et ce dernier faisant mention expresse de l'exercice des droits du créancier sur le produit des assurances, on peut craindre que l'omission dans la rédaction belge de cette partie du texte français ne soit considérée, nonobstant l'intention manifestement contraire du législateur, comme l'indice d'une solution opposée à celle qui a prévalu en France. Nous croyons cependant que cette dernière préoccupation ne doit pas l'emporter et que les considérations déduites des articles 10 de la loi de 1851, 7 et 8 de la loi du 11 juin 1874 doivent faire préférer la rédaction proposée par le Gouvernement à une autre, qui entrerait dans plus de détails; les différences qui existent entre la législation de la France et la nôtre expliquent qu'on ait jugé indispensable dans la loi française une mention superflue chez nous. Presque toujours le prêteur sur navire ou bateau aura soin de prendre des garanties contre les dangers et les éventualités de la navigation maritime, en se faisant assurer contre les dangers de la mer; on peut penser même que ce sera une des conditions principales du contrat de prêt. (N. B. n° 1268.)

La Commission perdait de vue l'article 7 de la loi du 11 juin 1874: « Lorsque des objets mobiliers ont été assurés, le payement de l'indemnité fait à l'assuré libère l'assureur s'il n'a point été formé d'opposition entre ses mains. » Le Gouvernement s'en aperçut; les amendements de 1877 complétèrent l'article 149 par l'adjonction de son second paragraphe (N. B. n° 1352). Ce paragraphe résout des questions de deux natures : les unes se rapportent aux indemnités d'assurance en général, les autres ont trait aux indemnités réclamées par l'action d'avaries. L'Exposé des motifs de 1877 justifie par les considérations suivantes la solution donnée aux premières :

L'article 3 de la loi du 11 juin 1874, sur les assurances, formant le titre X du Code de commerce, porte :

« Les dispositions du présent titre auxquelles il n'est point dérogé par des articles spéciaux sont applicables aux assurances maritimes... »

Un créancier hypothécaire peut donc faire assurer un navire affecté à la sûreté de sa créance, soit au nom de son débiteur, article 4, loi citée, soit en son nom personnel, article 6, § 2. Dans ce dernier cas, l'indemnité due à raison du sinistre est subrogée de plein droit, à son égard, au navire assuré qui formait son gage, article 6, § 3. Toutefois, le contrat d'assurance ne doit jamais perdre son caractère propre de contrat d'indemnité et ne peut devenir une source de lucre. C'est pourquoi l'article 8 de la même loi a statué que cette assurance n'aura d'effet qu'en tant que le créancier viendrait en ordre utile dans la collocation ou dans la distribution, si la perte du navire hypothéqué n'était pas arrivée. Cette assurance, prise par le créancier hypothécaire sur le bien qui lui sert de gage, ne doit pas, au surplus, être confondue avec l'assurance de la solvabilité du débiteur que l'article 6, § 1, autorise également.

Mais quelle sera, en cas de sinistre, la position du créancier hypothécaire

dans le cas où le débiteur a fait assurer son navire et dans le cas où, lui-même, usant de la faculté inscrite dans l'article 4 l'aurait fait assurer au nom de ce même débiteur? S'il s'agissait d'une hypothèque sur immeubles, la question trouverait sa solution dans l'article 10 de la loi du 16 décembre 1851 : " Lorsqu'un immeuble, des récoltes ou des effets mobiliers auront été assurés, soit contre l'incendie, soit contre tout autre fléau, la somme qui, en cas de sinistre, se trouvera due par l'assureur, devra, si elle n'est pas appliquée par lui à la réparation de l'objet assuré, être affectée au payement des créances privilégiées ou hypothécaires, selon le rang de chacune d'elles.

" Il en sera de même de toute indemnité qui serait due par des tiers à raison de la perte ou de la détérioration de l'objet grevé de privilège ou d'hypothèque. "

Mais le navire, bien que susceptible d'hypothèque, n'en demeurera pas moins meuble et, d'ailleurs, l'article 11 de la même loi ajoute immédiatement : " Il n'est rien innové, par le présent code, aux dispositions des lois maritimes concernant les navires et bâtiments de mer. "

Ce n'est donc pas dans cette disposition que se trouve la solution de la question.

L'article 7 de la loi sur les assurances fournit une autre réponse : " Lorsque des objets mobiliers ont été assurés, le payement de l'indemnité fait à l'assuré libère l'assureur s'il n'a point été formé d'opposition entre ses mains. "

Cette disposition est applicable aux assurances maritimes : l'article 3 le dit formellement. L'assureur, si cette disposition est simplement maintenue, n'aura donc pas à se préoccuper des inscriptions hypothécaires qui peuvent exister à charge du navire assuré, Il se libérera valablement entre les mains de l'assuré aussi longtemps que le créancier hypothécaire ne lui aura point notifié d'opposition. Cette opposition permet à l'assuré de vaincre la résistance passive de l'assureur qui refuserait de payer, sous le prétexte qu'il pourrait exister quelque créancier légalement subrogé aux droits de l'assuré (V. *Doc. parl.*, Chambre des représentants, 1869-1870, p. 430, et Sénat, 1872-1873, p. 23). Elle présente cet autre avantage de garantir l'assureur contre tout danger de devoir payer deux fois. Il est bien certain qu'en introduisant cette mesure, le législateur n'a nullement entendu supprimer la subrogation légale en matière d'assurance sur meubles. Il a voulu uniquement donner aux intéressés un moyen de se prémunir contre certaines conséquences fâcheuses de cette subrogation. Les documents législatifs en font foi et le texte même ne dit nullement que le payement fait au créancier privilégié de l'assuré ne libérerait pas l'assureur.

Mais il faut reconnaître que le motif qui a fait introduire la formalité de l'opposition dans l'article 7 de la loi sur les assurances, à savoir l'absence de toute inscription, n'existera pas pour l'hypothèque sur navires. Celle-ci sera inscrite de la même manière que l'hypothèque sur immeubles et l'on pourra, avec une égale facilité, faire constater, à l'aide d'un certificat, la situation hypothécaire d'un navire et celle d'une maison ou d'un bien rural.

D'autre part, alors qu'il est si facile et si peu dispendieux pour l'assureur de se garantir complètement en ne payant que moyennant la production d'un certificat hypothécaire, il serait peu équitable d'astreindre le créancier hypothécaire, dont le droit est public, à des notifications souvent onéreuses. Il pourra

même être difficile sinon impossible au créancier hypothécaire de remplir cette formalité, car, suivant l'observation consignée au rapport de la loi française, en matière d'assurance maritime, les risques sont ordinairement divisés et un grand nombre d'assureurs concourent à la même police.

Ces considérations doivent faire écarter l'opposition prévue par l'article 7 de la loi sur les assurances. Les craintes manifestées par les assureurs français paraissent, d'ailleurs, généralement exagérées.

Nous proposons, en conséquence, pour dissiper les doutes prévus par la commission spéciale, d'ajouter à l'article 17 le paragraphe suivant :

" L'inscription de l'hypothèque vaut opposition au payement de l'indemnité d'assurance. " (N. B. n° 1373.)

L'inscription de l'hypothèque vaut opposition au payement de l'indemnité d'assurance. La proposition ainsi formulée par le Gouvernement, fut admise par la Commission (N. B. n° 1404), par la Chambre (N. B. n° 1437) et par le Sénat (N. B. n°s 1548, 1625).

Nous avons dit précédemment (V. n° 35) que les droits des créanciers privilégiés sur le navire ne se transportent pas de plein droit, comme ceux des créanciers hypothécaires, sur les indemnités d'assurance; les travaux préparatoires de l'article 149 confirment la distinction établie entre ces deux catégories de créanciers. Il n'en faudrait pas déduire que les créanciers privilégiés n'ont point, à l'égard des indemnités d'assurance, une situation meilleure que celle des créanciers chirographaires. L'article 8 de la loi du 11 juin 1874 restreint les effets des oppositions, pratiquées en vertu de l'article 7, aux créances qui viendraient en ordre utile dans la collocation ou dans la distribution, si la perte des objets saisis, engagés, hypothéqués ou sur lesquels existe le privilège n'était pas arrivée. Le créancier privilégié venant en ordre utile peut donc sauvegarder ses droits en faisant opposition au paiement de l'indemnité d'assurance; le créancier chirographaire n'y peut mettre obstacle qu'en pratiquant une saisie-arrêt. Une opposition suffit de la part du créancier privilégié, mais il en faut une; le créancier hypothécaire en est dispensé.

550. — Une indemnité peut revenir au navire à raison d'avaries communes ou particulières; ce n'est pas seulement l'assureur qui peut en être débiteur, ce peuvent être les chargeurs ou des tiers qu'aucun lien contractuel n'unit au navire : un échouement volontaire pour le salut commun, un abordage occasionné par la faute d'un autre navire engendrent des indemnités d'un caractère

véritablement réel, qui s'identifient en quelque sorte avec le navire et, par ce motif, doivent être comprises, le cas échéant, dans l'abandon (V. nos 71 et 83). Les amendements de 1877 s'occupent-ils de ces indemnités lorsqu'ils font suivre les dispositions relatives aux débris du navire naufragé et à l'indemnité d'assurance, d'un complément rédigé en ces termes : " Dans le cas de règlement d'avaries concernant le navire, le créancier hypothécaire pourra intervenir pour la conservation de ses droits; il ne pourra les exercer que dans le cas où l'indemnité, en tout ou en partie, n'aurait pas été ou ne serait pas employée à la réparation du navire. "

L'Exposé des motifs de 1877 justifie ce complément et en fixe le sens :

Une autre difficulté a été soulevée au sujet de la même disposition. Le projet, à l'exemple de la loi française, limite la subrogation au cas de sinistre majeur : perte ou innavigabilité. Elle ne s'applique pas au cas d'avaries. Or, le délaissement est facultatif. " Quelque grave que soit le sinistre éprouvé, dit M. Bédarride *(op. cit.*, n° 252), l'assuré peut toujours se borner à un règlement d'avaries. C'est de lui seul que dépend le dénouement et il a intérêt, dans tous les cas, à agir par voie de règlement d'avaries. " La commission chargée en France de la révision de la loi de 1874, reconnaissant que le droit de suite n'est pas suffisamment consacré au profit des intéressés, a proposé d'insérer, dans l'article, le paragraphe suivant : " Dans le cas de règlement d'avaries concernant le navire, le créancier hypothécaire pourra intervenir pour la conservation de ses droits, il ne pourra les exercer que dans le cas où l'indemnité en tout ou en partie ne serait pas employée à la réparation du navire. "

" Il a paru légitime, dit M. Le Cesne, rapporteur, de provoquer l'intervention du créancier dans les distinctions à établir par les assureurs pour ce cas nettement déterminé. " (Rapp., *Journ. off.*, 11 juillet 1877, p. 5149.)

Ce principe est conforme à notre législation civile, aux termes de laquelle l'indemnité due par l'assureur devra, si elle n'est pas appliquée par lui à la réparation de l'objet assuré, être affectée au payement des créances privilégiées ou hypothécaires, selon le rang de chacune d'elles (art. 16 L. 10 décembre 1851). Seulement, la loi maritime se contenterait du fait de l'application des indemnités à la réparation du navire sans exiger qu'elles y soient appliquées par l'assureur. (N. B. n° 1373.)

L'Exposé des motifs démontre que l'article 149 s'occupe exclusivement des avaries dont la réparation concerne l'assureur. Les indemnités dues par les chargeurs en cas d'avaries communes, par l'abordeur en cas d'abordage fautif, sont régies par l'article 10 de la loi hypothécaire. Après avoir affecté au payement des créances privilégiées ou hypothécaires, selon le rang de chacune d'elles, l'indemnité d'assurance, cet article ajoute : " Il en sera de même

pour toute indemnité qui serait due par des tiers, à raison de la perte ou de la détérioration de l'objet grevé de privilège ou d'hypothèque " ; les droits que ce texte accorde aux créanciers hypothécaires ne sont pas amoindris par l'article 7 de la loi du 11 juin 1874, comme le sont leurs droits sur l'indemnité d'assurance ; dès lors il était inutile d'inscrire, dans le titre des hypothèques maritimes, une disposition spéciale pour les protéger.

Les commentateurs de la loi française de 1874 n'appliquent l'article 17 de cette loi qu'aux sinistres majeurs; ils se divisent lorsqu'il s'agit de déterminer si l'article doit être restreint à l'assuré qui délaisse ou être étendu à l'assuré qui, à raison d'un sinistre majeur, intente l'action d'avaries ; l'interprétation restrictive est admise par MM. Bédarride (Comm. nº 252) et Billette (Révision de la loi du 10 décembre 1874, p. 36), elle est repoussée par MM. Boistel, nº 1163, Laurin (Cours élém. nº 1260), Lyon-Caen et Renault (nº 2447).

L'Exposé des motifs des amendements de 1877 semble aussi limiter l'application de l'article 149 aux cas de perte ou d'innavigabilité du navire. Que telle soit la portée du premier paragraphe de l'article, nous y acquiesçons; le débiteur n'est déchu du bénéfice du terme que dans ces deux éventualités; mais l'addition faite, en faveur des créanciers hypothécaires, à l'article 7 de la loi du 11 juin 1874, est générale : l'inscription de l'hypothèque vaut opposition; or, d'après l'article 7, l'opposition met obstacle au payement de toute indemnité d'assurance, quel que soit le sinistre qui y donne lieu. L'article 149 confère au créancier hypothécaire le droit d'intervenir dans le règlement d'avaries pour veiller à ce que les indemnités soient employées soit à réparer le navire, soit à le dégrever des privilèges et hypothèques; on ne répare ni un navire détruit, ni un navire devenu innavigable.

Comment le créancier hypothécaire sauvegardera-t-il ses droits? Faute d'entente amiable entre lui et le débiteur, le créancier s'adressera aux tribunaux à l'effet d'empêcher ce débiteur de recevoir l'indemnité d'assurance sans l'appliquer à la réparation du navire. Le tribunal pourra ordonner que l'indemnité sera payée directement à l'entrepreneur des réparations, au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

551. — Les propositions de la Commission chargée de préparer

la révision de la loi française de 1874, ont été moins goûtées en France qu'en Belgique; tandis que le législateur belge leur empruntait la fin de l'article que nous commentons, l'article entier était supprimé en France.

En tant qu'il s'écarte du droit commun, l'article 17 de la loi de 1874 a paru aux auteurs de la loi de 1885 une entrave aux règlements entre assureurs et assurés (Valroger, n° 1256). Parmi les raisons qui en ont déterminé la suppression, il faut citer aussi l'avantage accordé aux créanciers hypothécaires sur les créanciers privilégiés, en cas d'assurance et de perte du navire grevé (Desjardins, n° 1230); cette critique manquerait de base en Belgique puisque les articles 7 et 8 de la loi du 11 juin 1874 permettent aux créanciers privilégiés de sauvegarder leurs droits en formant, entre les mains de l'assureur, opposition au payement de l'indemnité d'assurance.

Le rapport présenté au Sénat français indique aux créanciers hypothécaires le moyen de se passer de l'article 17 :

„ Les créanciers hypothécaires peuvent obtenir, au moment du contrat, la délégation des sommes assurées et, par la signification aux assureurs de pareilles stipulations, ils se trouvent garantis plus efficacement que par les effets d'une attribution légale, à leur profit, des indemnités d'assurances. Ils risquent, en effet, de compter sur ces indemnités, alors que les polices, qui se renouvellent d'ordinaire chaque année, ont pu expirer bien avant le remboursement du prêt. D'ailleurs la créance hypothécaire peut elle-même faire l'objet d'une assurance permise par l'article 334 du Code de commerce „ (Desjardins, n° 1230).

552. — La loi française de 1874 avait admis l'hypothèque éventuelle, c'est-à-dire l'inscription, avant le départ du navire, d'une somme à concurrence de laquelle le capitaine était autorisé à emprunter sur hypothèque en cours du voyage. L'hypothèque éventuelle était, comme les hypothèques effectives, inscrite à la fois sur le registre du receveur des douanes du port d'attache et sur l'acte de francisation ; le capitaine, obligé de se procurer des fonds en cours de voyage, évitait les frais d'un emprunt à la grosse en accordant une hypothèque effective dans les limites tracées par l'hypothèque éventuelle; la réalisation de l'hypothèque était inscrite sur l'acte de francisation et sur le registre du consul français

dans la juridiction duquel l'emprunt avait été contracte. On se promettait merveille de cette innovation et, même après son avortement en France, après son abrogation par la loi de 1885, l'hypothèque éventuelle n'a pas cessé d'avoir des partisans ; le Portugal l'a inscrite dans son nouveau code de commerce (art. 591).

Il n'a guère été fait usage en France de l'hypothèque éventuelle ; elle avait un défaut capital : son inscription sur l'acte de francisation valait opposition au payement de l'indemnité d'assurance. Un navire se perdait sans qu'on reçût la nouvelle de sa perte ; l'acte de francisation, dont l'exhibition devait établir qu'il n'avait pas été fait usage de l'hypothèque éventuelle, n'était pas reproduit ; le règlement de l'indemnité d'assurance restait en suspens, au grand préjudice des intéressés (Desjardins, n° 1212).

Les amendements déposés en 1875 par le Ministre de la justice empruntaient l'hypothèque éventuelle à la loi française ; les amendements de 1877 y renoncèrent ; leur Exposé des motifs porte :

Il est généralement reconnu que le contrat à la grosse demeurera par la force des choses le mode ordinaire des emprunts à contracter en cours de voyage. On peut ajouter que la suppression de l'article n'ôte au propriétaire du navire ni la faculté d'affecter son navire en hypothèque pour sûreté d'une ouverture de crédit, ni celle de consentir hypothèque sans que le navire se trouve au port d'attache. Aussi pensons-nous que l'article doit être supprimé. (N. B. n° 1377.)

Le Congrès de Bruxelles a proposé de substituer à l'hypothèque éventuelle l'hypothèque provisoire télégraphique. Le Code de commerce italien (art. 45) contient une innovation qui peut être féconde en conséquences utiles : le télégramme authentique. Le télégramme est considéré comme acte authentique quand la signature de l'original est attestée par un notaire.

Le Congrès de Bruxelles s'est inspiré de ce premier jalon posé dans une voie nouvelle pour esquisser un système d'hypothèques à concéder en cours de voyage, système supprimant la période d'incertitude, cause principale de l'échec de l'hypothèque éventuelle. Voici le texte de ses résolutions :

« Les extraits (des actes translatifs ou déclaratifs de droits réels concernant les navires) portés au registre à l'époque où, pour la dernière fois, le navire a quitté son port d'attache, sont inscrits sur l'acte de nationalité ou sur un certificat lui servant d'annexe.

Avant de quitter le port le capitaine doit présenter ces documents au conservateur des registres pour qu'il y mentionne ces extraits avec la date de chacun d'eux. „

“ Tous actes translatifs de propriété et tous actes constitutifs ou translatifs de droits réels, consentis par le capitaine en cours de voyage dans les formes et conditions prescrites par la loi, doivent être passés au consulat du navire ou, à défaut, devant le fonctionnaire compétent pour donner authenticité à ces actes. Ce fonctionnaire fait mention du droit consenti sur l'acte de nationalité ou sur le certificat y annexé ; chacune des parties peut lui demander une expédition du contrat intervenu et la faire transcrire sur le registre du port d'attache. La partie intéressée a le droit de requérir télégraphiquement, à l'intervention du fonctionnaire mentionné ci-dessus, une inscription provisoire à régulariser dans un délai que la loi détermine. „

Avant de se dessaisir des fonds, le créancier télégraphie au port d'attache pour s'assurer s'il n'a pas été pris d'hypothèque sur le navire depuis son départ : la réponse est-elle négative ? il consent le prêt et fait aussitôt requérir télégraphiquement, par l'officier qui a passé l'acte d'hypothèque, une inscription provisoire ; il adresse à son correspondant du port d'attache, par le premier navire en destination de ce port, l'expédition du contrat et le charge de convertir l'inscription provisoire en une inscription définitive.

ART. 150.

Le nouveau propriétaire d'un navire hypothéqué qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article 3 est tenu, avant les poursuites ou dans le délai de la quinzaine à compter de la première sommation qui lui est faite, de notifier à tous les créanciers inscrits, aux domiciles par eux élus dans les inscriptions : — 1° Un extrait de son titre contenant la date et la qualité de l'acte, la désignation des parties, le nom, l'espèce et le tonnage du navire, le prix et les charges faisant partie du prix, l'évaluation de la chose si elle a été

donnée ou cédée à tout autre titre que celui de vente; — 2° Indication de la date du volume et du numéro de la transcription; — 3° Un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers et la troisième le montant des créances inscrites.

ART. 151.

Le nouveau propriétaire déclarera par le même acte qu'il acquittera les dettes et charges hypothécaires jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée, sans déduction aucune au profit du vendeur ou de tout autre. — Sauf disposition contraire dans les titres de créances, il jouira des termes et délais accordés au débiteur originaire et il observera ceux stipulés contre ce dernier. — Les créances non échues qui ne viennent que pour partie en ordre utile seront immédiatement exigibles vis-à-vis du nouveau propriétaire, jusqu'à cette concurrence, et pour le tout à l'égard du débiteur (1).

(1) *Législation française.* — Loi de 1874. — Art. 19. — L'acquéreur d'un navire ou d'une portion de navire hypothéqué, qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article précédent, est tenu, avant la poursuite ou dans le délai de quinzaine, de notifier à tous les créanciers inscrits sur l'acte de francisation, au domicile élu dans les inscriptions : — 1° Un extrait de son titre indiquant seulement la date et la nature de l'acte, le nom du vendeur, le nom, l'espèce et le tonnage du navire, et les charges faisant partie du prix; — 2° Un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions; la seconde, le nom des créanciers; la troisième, le montant des créances inscrites.

Art. 20. — L'acquéreur déclarera par le même acte qu'il est prêt à acquitter, sur le champ, les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence seulement de son prix, sans distinction des dettes exigibles ou non exigibles.

Loi de 1885. — Art. 18. — (Même texte que l'article 19 de la loi de 1874, sauf que la notification doit se faire aux créanciers inscrits sur le registre du port d'immatricule et non sur l'acte de francisation, et que la loi de 1885 ajoute : La notification contiendra constitution d'avoué.)

Art. 19. (Même texte que l'art. 20 de la loi de 1874.)

SOMMAIRE.

553. — La purge est la procédure qui permet à l'acquéreur d'un navire de le libérer de toutes dettes et charges moyennant la juste répartition de son prix d'acquisition entre les créanciers privilégiés et hypothécaires. Ce droit appartient à tout " nouveau propriétaire "; il importe peu qu'il soit acquéreur, échangiste, donataire, etc. Le texte de la loi belge tranche le différend qui s'est élevé à cet égard entre MM. de Valroger (n° 1267) et Desjardins (n° 1252).

Les articles 150 à 155 déterminent les formalités de la purge des hypothèques maritimes; l'article 6 indique les moyens légaux de purger un navire des privilèges qui s'y rapportent : la vente en justice ou la vente volontaire, lorsque celle-ci est précédée des formes de publicité requises et n'est pas suivie d'opposition dans le délai d'un mois, transporte du navire sur le prix les droits de préférence des créanciers privilégiés; ils subsistent sur ce prix aussi longtemps qu'il n'a été ni payé, ni distribué. Les créanciers privilégiés sont inconnus de l'acheteur; ils doivent faire diligence pour sauvegarder leurs droits; les créanciers hypothécaires, au contraire, sont indiqués à l'acquéreur par le registre du conservateur; c'est à cet acquéreur à faire diligence pour dégrever le navire des hypothèques inscrites. L'article 150, calqué sur l'article 110 de la loi hypothécaire, trace au nouveau propriétaire la voie à suivre pour se libérer des conséquences du droit de suite, reconnu par l'article 3 aux créanciers hypothécaires.

Tant que le nouveau propriétaire n'est pas poursuivi par les créanciers, il peut rester dans l'expectative (Valroger, n° 1269; Desjardins, n° 1253); reçoit-il de l'un d'eux une sommation de le payer ou de délaisser (art. 98 L. hyp.)? l'acquéreur doit, sous peine d'être déchu du droit de purge (Valroger, n° 1270), notifier, dans la quinzaine au plus tard, à chacun des créanciers inscrits, un extrait de son titre d'acquisition; l'extrait décrit le navire acquis, en indique le prix, la date et le mode d'acquisition; la " qualité de l'acte ", expression dont se sert l'article 150 de la loi belge, est synonyme de la " nature de l'acte ", terme employé

par l'article 140 de la même loi et par l'article 19 de la loi française (Desjardins, n° 1253). Le nouveau propriétaire doit, de plus, notifier aux créanciers inscrits les indications relatives à la transcription de son titre et le tableau des charges hypothécaires inscrites sur le navire.

Si le titre d'acquisition n'est pas un contrat de vente, si le nouveau propriétaire a acquis le navire par voie d'échange, par donation ou autre cause, il évalue sa nouvelle acquisition; l'évaluation sert de base à la distribution et, le cas échéant, à la mise aux enchères. La purge suppose la transcription préalable du titre (Lyon-Caen et Renault, n° 2440; Laurent, XXXI, n° 440).

554. — Le délai de quinze jours doit-il être augmenté du délai de distance? MM. de Valroger (n° 1269) et Desjardins (n° 1253) l'enseignent. Nous croyons que ce délai est de rigueur comme l'est celui de l'article 110 de la loi hypothécaire (Laurent, XXXI, n° 418; Martou, n° 1413). L'Exposé des motifs des amendements de 1877 se réfère à ce dernier texte :

A part l'abréviation du délai, cette disposition ne fait guère que reproduire, sauf la nature des indications requises, l'article 110 de la loi hypothécaire. (N. B. n° 1375.)

555. — Quelles sont les créances hypothécaires que doit payer le nouveau propriétaire si la mise aux enchères n'est pas ou ne peut être réclamée (art. 154) ?

Les créances se divisent en trois catégories : 1° celles qui arrivent intégralement en ordre utile; 2° celles qui y arrivent partiellement; 3° celles qui n'y arrivent pas. Vis-à-vis de ces dernières le nouveau propriétaire n'a aucune obligation ; elles se transforment en créances chirographaires à charge de l'ancien propriétaire. Les créances intégralement couvertes par le prix d'acquisition se subdivisent en créances exigibles et en créances non exigibles : les premières sont payées au moyen du prix, les secondes conservent le bénéfice et les inconvénients du terme; la purge n'exerce sur elles aucune influence. La troisième catégorie de créances est toujours remboursable; le législateur a voulu que ces créances, en partie couvertes par le prix, fussent réglées immédiatement; l'acquéreur paie la part qui vient en ordre utile, le payement du surplus incombe au vendeur.

ART. 152.

Tout créancier inscrit peut requérir la mise du navire aux enchères, en offrant de porter le prix à un vingtième en sus.

Cette réquisition sera signifiée au nouveau propriétaire dans les quinze jours au plus tard de la notification faite à la requête de ce dernier.

Elle contiendra assignation devant le tribunal de commerce du lieu où se trouve le navire, ou, s'il est en cours de voyage, devant le tribunal de commerce du port d'armement pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

ART. 153.

En cas de revente par suite de surenchère, elle aura lieu suivant les formes établies pour les ventes sur saisie (1).

SOMMAIRE.

556° — Qui peut provoquer la mise aux enchères?
557° — A quelles conditions le peut-il?
558° — Formes de la revente par suite de surenchère.

(1) *Législation française.* — Loi de 1874. — Art. 21. — Tout créancier peut requérir la mise aux enchères du navire ou portion de navire en offrant de porter le prix à un dixième en sus, et de donner caution pour le payement du prix et des charges.

Art. 22. — Cette réquisition, signée du créancier, doit être signifiée à l'acquéreur dans les dix jours des notifications. Elle contiendra assignation devant le tribunal civil du lieu où se trouve le navire, ou, s'il est en cours de voyage, du lieu où il est immatriculé, pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

Art. 23.— La revente aux enchères aura lieu à la diligence, soit du créancier qui l'aura requise, soit de l'acquéreur, dans les formes établies pour les ventes sur saisie.

Loi de 1885. — Les articles 20, 21 et 22 de cette loi reproduisent les articles 21, 22 et 23 de la loi de 1874; les articles 23 à 28 de la loi de 1885 remplacent les articles 201 à 207 du Code de commerce de 1807; l'article 30 modifie l'article 209 de ce Code.

556. — La surenchère du navire peut être requise par tout créancier " inscrit " c'est-à-dire par tout créancier hypothécaire.

La loi française accorde ce droit à " tout créancier ". MM. Boistel, (n° 1166) et Desjardins (n° 1255), prennent ces mots à la lettre et invoquent, à l'appui de leur opinion, la différence que présentent les lois française et belge; M. de Valroger (n° 1282) est d'un avis opposé. La question, débattue en France, est résolue par le texte de la loi belge.

Nous avons dit déjà (V. n° 53), que le droit de provoquer la surenchère n'appartient pas plus aux créanciers privilégiés qu'aux créanciers chirographaires; c'est le droit exclusif des créanciers inscrits.

557. — Le créancier ne peut requérir la surenchère qu'à la condition d'offrir un vingtième en sus du prix que le nouveau propriétaire lui a notifié; l'augmentation du vingtième doit porter sur tous les éléments du prix, par conséquent sur les charges qui en font partie.

La législation française exige une surenchère d'un dixième et oblige le créancier surenchérisseur à fournir caution pour le payement du prix et des charges; la loi belge est moins exigeante. L'Exposé des motifs de 1877 justifie la dispense de caution :

L'obligation pour le créancier qui requiert la mise aux enchères de fournir caution, a été vivement critiquée lors de la discussion de la loi française. On a surtout invoqué, pour la justifier, le désir de ne pas s'éloigner des principes du droit commun sans nécessité. Mais le vote de la loi n'a pas mis fin aux critiques. M. Morel *(op. cit.*, n° 194), M. Bédarride *(op. cit.*, n° 312), M. Mallet (l'Hypothèque maritime au point de vue théorique et pratique, p. 103), expriment unanimement le regret que cette obligation ait été imposée au créancier surenchérisseur. Ils font remarquer qu'il n'est guère possible que, dans le court délai qui lui est accordé, le créancier se mette en mesure d'exercer son droit. Ils ajoutent que c'est aux règles du droit commun en matière commerciale bien plus qu'au droit commun en matière civile qu'il convient, dans l'occurrence, de s'attacher. Or, la loi sur les faillites confère le droit de surenchérir non seulement aux créanciers inscrits, mais à tous les créanciers. Cependant, elle n'exige point de caution, et l'expérience n'a pas révélé que de cette dispense il soit résulté quelque péril ou que l'on ait provoqué des surenchères téméraires et hasardées (voir art. 565, loi du 18 avril 1851, sur les faillites et banqueroutes). (N. B. n° 1376.)

La législation française veut que la surenchère se produise dans les dix jours de la notification; ce délai, jugé insuffisant (N. B. n° 1376), a été porté à quinze jours par la loi belge.

Il ne suffit pas de surenchérir dans la quinzaine; il faut que, dans ce délai, la surenchère soit notifiée au nouveau propriétaire avec assignation devant le tribunal de commerce pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères.

Le tribunal compétent est celui du lieu où se trouve le navire et, s'il est en voyage, celui du port d'armement. Les amendements de 1877 donnaient, en ce cas, compétence exclusive au tribunal de commerce d'Anvers (N. B. n° 1352); la Commission proposa d'admettre la compétence des tribunaux d'Anvers ou d'Ostende, suivant le port auquel appartiendrait le navire (N. B. n° 1406); le Ministre de la justice se rallia à l'amendement de la Commission (N. B. n° 1438). Au second vote, mais sans que les Annales parlementaires en portent la trace (N. B. n° 1452), la disposition fut généralisée : le tribunal compétent est celui du port d'attache, quel qu'il soit, ou, pour nous servir des termes mêmes de l'article 152, du port d'armement; ce pourra donc être le tribunal de Gand, de Louvain, ou de tout autre port d'attache belge.

Il va de soi qu'on ne peut provoquer en Belgique la vente aux enchères d'un navire étranger qui ne se trouve pas en Belgique.

558. — La revente par suite de surenchère se fait conformément aux articles 197 à 215 du Code de 1807. Nous examinerons ces dispositions quand nous serons arrivés à l'article 237 de la loi maritime qui les a rattachés au Code de procédure civile.

ART. 154.

La réquisition de mise aux enchères n'est pas admise en cas de vente judiciaire (1).

(1) *Législation française.* — Loi de 1874. — Art. 24. — La réquisition de mise aux enchères n'est pas admise en cas de vente judiciaire.

Loi de 1885. — Art. 29. — La surenchère n'est pas admise en cas de vente judiciaire.

SOMMAIRE.

559. — MM. Lyon-Caen et Renault (n° 2443) commentent en ces termes l'article 24 de la loi française de 1874, reproduit textuellement par l'article 154 de la loi maritime belge : " Les formalités de la purge ne sont utiles au tiers acquéreur qu'à la suite d'une aliénation volontaire. La vente judiciaire d'un navire purge les hypothèques par elle-même, c'est-à-dire que les créanciers, après une vente de cette nature, ne peuvent plus surenchérir et en sont réduits à leur droit de préférence sur le prix ".

Les créanciers inscrits peuvent supposer qu'une vente judiciaire leur offrira plus de garanties qu'une vente volontaire; de là leur droit de provoquer, par une surenchère, la vente du navire en justice. Quand l'acquisition est le résultat d'une vente judiciaire, ils n'ont aucun intérêt légitime à en provoquer une seconde.

560. — Nous avons dit (V. n° 50), que la " vente en justice ", mise par l'article 6 en opposition de la " vente volontaire ", comprend toutes les ventes faites en vertu d'une décision judiciaire.

MM. de Valroger (n° 1296), Lyon-Caen et Renault (n° 2443) mettent l'article 24 de la loi de 1874 en corrélation avec l'article 193 du Code de 1807; ils ne considèrent comme vente judiciaire que celles " faites en justice d'après les formes du titre relatif à la saisie des navires "; M. Desjardins (n° 1246) combat cette interprétation restrictive.

Sous l'empire de la loi belge aucune hésitation n'est possible ; l'article 154 est en corrélation logique et complète avec l'article 6.

ART. 155.

Faute par les créanciers de s'être réglés entre eux à l'amiable dans le délai de quinzaine pour la distribution du prix offert par la notification ou produit par la surenchère, il y est procédé dans les formes établies en matière de saisie (1).

(1) *Législation française.* — Loi de 1874. — Art. 25. — Faute par les créanciers de s'être réglés entre eux, à l'amiable, dans le délai de quinzaine pour la distribution du prix offert par la notification, ou produit par la surenchère, il est procédé entre les créanciers privilégiés, hypothécaires et chirographaires, dans les formes établies en matière de saisie. En cas de distribution du prix d'un navire hypothéqué, l'inscription vaut opposition au profit du créancier inscrit. Les créanciers auront un mois pour produire leurs titres, à compter de la sommation qui leur aura été adressée.

Loi de 1885. — Art. 31. — Dans le cas où les créanciers ne s'entendraient pas sur la distribution du prix, il sera dressé procès-verbal de leurs prétentions et contredits. — Dans la huitaine, chacun des créanciers devra déposer au greffe une demande de collocation contenant constitution d'avoué avec titres à l'appui. — A la requête du plus diligent, les créanciers seront, par un simple acte d'avoué à avoué, appelés devant le tribunal qui statuera à l'égard de tous, même des créanciers privilégiés.

Art. 32. — Le jugement sera signifié, dans les trente jours de sa date, à avoué seulement pour les parties présentes et aux domiciles élus pour les parties défaillantes. Ce jugement ne sera pas susceptible d'opposition. — Le délai d'appel sera de dix jours, à compter de la signification du jugement, outre un jour par cinq myriamètres de distance entre le siège du tribunal et le domicile élu dans l'inscription. — L'acte d'appel contiendra assignation et l'énonciation des griefs à peine de nullité. — La disposition finale de l'article 762 du Code de procédure civile sera appliquée, ainsi que les articles 761, 763 et 764 du même Code relativement à la procédure devant la Cour. — Dans les huit jours qui suivront l'expiration des délais d'appel, et s'il y a appel, dans les huit jours de l'arrêt, le juge déjà désigné dressera l'état des créances colloquées, en principal, interêts et frais. Les intérêts des créances utilement colloquées cesseront de courir à l'égard de la partie saisie. Les dépens des contestations ne pourront être pris sur les deniers à distribuer, sauf les frais de l'avoué le plus ancien. — Sur ordonnance rendue par le juge commissaire, le greffier délivrera les bordereaux de collocation exécutoires contre la Caisse des dépôts et consignations, dans les termes de l'article 770 du Code de procédure civile. La même ordonnance autorisera la radiation par le receveur des douanes des inscriptions des créanciers non colloqués. Il sera procédé à cette radiation sur la demande de toute partie intéressée.

SOMMAIRE.

561. — Le prix à distribuer est déterminé par la notification, s'il n'y a pas eu de surenchère, et, s'il y en a eu une, par la revente ; il reste à en faire la répartition. Les créanciers s'entendent-ils à l'amiable? Tout est dit. Se querellent-ils au sujet de leurs rangs respectifs ? On procède à la collocation suivant les formes établies en matière de saisie.

Les règles relatives aux ventes sur saisie ne doivent être observées que pour ce qui a trait aux formes. Le Code de 1807, en effet, ne connaît pas les créances hypothécaires; aussi son article 214 porte-t-il : " Les collocations des créanciers et la distribution des deniers sont faites entre les créanciers privilégiés, dans l'ordre prescrit par l'article 191, et entre les autres créanciers, au marc le franc de leurs créances „. Désormais les créanciers hypothécaires viennent se placer entre les créanciers privilégiés, qui les priment, et les créanciers chirographaires, qui sont primés par eux.

Rappelons que, en vertu de l'article 6, les droits de préférence des créanciers subsistent sur le prix, tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué (V. n° 54). L'inscription de l'hypothèque vaut opposition au payement de l'indemnité d'assurance (art. 149); à plus forte raison vaut-elle opposition au payement ou à la distribution du prix d'acquisition (art. 151). Le créancier privilégié ne jouit pas de ces avantages ; n'étant pas inscrit, il doit faire valoir son droit de préférence en pratiquant opposition tant sur le prix (art. 212 C. Com.), que sur l'indemnité d'assurance (art. 7. L. 11 juin 1874).

562. — L'article 102 de la loi du 15 août 1854 sur l'expropriation forcée fait, en cas de saisie immobilière, courir le délai de quinzaine, accordé aux créanciers pour s'entendre sur la distribution du prix, à partir de l'expiration du délai fixé par l'article 53 § 3 pour demander la nullité de l'adjudication ou, si cette nullité a été demandée, à partir de la signification du jugement ou de l'arrêt qui aura statué sur la demande. L'article 155 de la loi maritime n'indique pas le point de départ de la quinzaine pendant laquelle les créanciers peuvent régler à l'amiable l'ordre

dans lequel se distribuera le prix du navire; il faut, par analogie, le fixer au jour où expire le délai pendant lequel les créanciers hypothécaires peuvent surenchérir (art. 152) ou, s'il y a surenchère, au jour de la revente.

563. — Nous avons indiqué déjà (V. n° 56), en termes généraux, la règle à suivre pour résoudre les conflits de lois qui peuvent se produire par rapport aux hypothèques maritimes : depuis que la législation belge reconnaît l'hypothèque maritime, les tribunaux belges font respecter les hypothèques régulièrement constituées sur les navires étrangers suivant la loi des pays auxquels ces navires appartiennent.

Suffit-il que l'hypothèque soit régulière, d'après la loi du pavillon que portait le navire au moment de sa constitution, pour que les tribunaux belges la fassent respecter? Non, il faut de plus que le navire étranger grevé d'hypothèque soit susceptible d'hypothèque d'après la loi belge. S'agit-il d'un bateau d'intérieur néerlandais, par exemple, susceptible d'hypothèque d'après la législation des Pays-Bas, mais non d'après la législation belge ? les tribunaux belges ne reconnaîtront pas les hypothèques qui le grèvent. De même les tribunaux français ne respecteront pas les hypothèques légalement constituées sur des navires belges de moins de vingt tonneaux (Laurent, Droit int. VII, n° 391 ; Desjardins, n° 1237) ; ils les écarteront parce que la loi française ne permet pas d'hypothéquer de pareils navires. La règle inscrite dans l'article 46 de la loi hypothécaire (art. 2119 C. civ.) : " Les meubles n'ont pas de suite par hypothèque " reprend son empire dès qu'on ne se trouve pas en présence d'un texte qui y déroge ; la loi belge apporte une exception à cette règle pour les navires de mer, la loi française pour les navires de mer de plus de vingt tonneaux ; hors des limites de l'exception la règle doit être suivie.

La Cour de Bruxelles a, le 14 avril 1888 (Pas. 88. 2. 325), déduit une conséquence logique de cette même règle en refusant de reconnaître au créancier mortgagiste un droit réel sur le fret du navire anglais, objet du mortgage. L'hypothèque maritime, telle qu'elle est organisée en Belgique, n'y donne pas droit ; il n'est pas dérogé, en ce qui concerne le fret, à la règle d'après laquelle, en Belgique, les meubles n'ont pas de suite par hypothèque; une hypothèque étrangère ne peut produire en Belgique plus d'effet que la loi belge n'en attribue à l'hypothèque maritime.

Le créancier hypothécaire qui veut saisir un navire étranger en Belgique, doit, nous l'avons dit précédemment (V° n° 56), faire rendre son titre exécutoire, que ce titre soit un acte authentique étranger ou un acte sous seing-privé (Laurent, ibid. n° 392. — C. Bordeaux, 2 juillet 1888; R. D. M. IV. 406).

TITRE VI.

Du contrat à la grosse.

ART. 156.

Le prêt à la grosse ne peut être fait qu'au capitaine, pour subvenir à des dépenses de réparations ou autres besoins extraordinaires du navire ou de la cargaison ou pour remplacer des objets perdus par suite d'accidents de mer.

Il doit être autorisé en Belgique, par le tribunal de commerce ou, à défaut, par le juge de paix, à l'étranger par le consul, le vice-consul ou, à défaut, par le magistrat du lieu.

Code de 1807. — Art. 311. — Le contrat à la grosse est fait devant notaire ou sous signature privée. — Il énonce : le capital prêté et la somme convenue pour le profit maritime, — Les objets sur lesquels le prêt est affecté, — Les noms du navire et du capitaine, — Ceux du prêteur et de l'emprunteur, — Si le prêt a lieu pour un voyage, — Pour quel voyage, et pour quel temps, — L'époque du remboursement.

Art. 312. — Tout prêteur à la grosse, en France, est tenu de faire enregistrer son contrat au greffe du tribunal de commerce, dans les dix jours de la date, à peine de perdre son privilège. Et si le contrat est fait à l'étranger, il est soumis aux formalités prescrites par l'article 234.

Art. 319. — Nul prêt à la grosse ne peut être fait aux matelots ou gens de mer sur leurs loyers ou voyages.

Art. 321. — Un emprunt à la grosse fait par le capitaine dans le lieu de la demeure des propriétaires du navire, sans leur autorisation authentique ou leur intervention dans l'acte, ne donne action et privilège que pour la portion que le capitaine peut avoir au navire et au fret.

Art. 322. — Sont affectées aux sommes empruntées, même dans le lieu de la demeure des intéressés, pour radoub et victuailles, les parts et portions des propriétaires qui n'auraient pas fourni leur contingent pour mettre le bâtiment en état dans les vingt-quatre heures de la sommation qui leur en sera faite.

Ordonnance de 1681. — Art. 1. Tit. V. Liv. III. — Les contrats à la grosse aventure, autrement dits contrats à la grosse ou à retour de voyage, pourront

être faits par devant notaires ou sous signatures privées. — Art. 5. Faisons en outre défenses à toutes personnes de donner de l'argent à la grosse aux matelots sur leurs loyers ou voyages, sinon en présence et du consentement du maistre, à peine de confiscation du prêt, et de cinquante livres d'amende. — Art. 6. Les maistres demeureront responsables en leur nom du total des sommes prises de leur consentement par les matelots, si elles excèdent la moitié de leurs loyers, et ce nonobstant la perte ou la prise du vaisseau. — Art. 8. Ceux qui donneront deniers à la grosse au maistre dans le lieu de la demeure des propriétaires sans leur consentement, n'auront hypothèque ni privilège que sur la portion que le maistre pourra avoir au vaisseau et au fret, quoique les contrats fussent causés pour radoub ou victuailles du bâtiment. — Art. 9. Seront toutefois affectés aux deniers pris par les maistres, pour radoub et victuailles, les parts et portions des propriétaires qui auront refusé de fournir leur contingent pour mettre le bâtiment en état.

SOMMAIRE.

564. — Les propositions relatives au contrat à la grosse, formulées par la Commission chargée de préparer la révision du Code de commerce, se bornaient à quelques améliorations de détail (N. B. nos 786 à 802). La Commission de la Chambre ne prit pas l'initiative d'aller au delà (N. B. nos 885 à 900). Les amendements déposés en 1875 par le Gouvernement, empruntés pour la plupart au projet de la Commission française, transformèrent cette partie de la loi maritime; la Note explicative du projet français expose (p. 93) et justifie la réforme proposée :

Sous le titre *Contrat à la grosse*, le Code de commerce, suivant en cela l'Ordonnance de la marine, autorise et organise deux espèces de prêts maritimes qui ont entre eux un lien commun, mais qui sont séparés aussi par des différences importantes.

Le lien commun qui les unit, c'est le caractère de la grosse aventure qu'ils présentent tous les deux; c'est-à-dire que l'essence de ces prêts est de mettre les risques de la chose affectée à leur garantie à la charge du prêteur. Si cette chose, marchandise ou navire, accomplit heureusement son voyage, le prêteur est remboursé; si elle se perd, sa créance s'évanouit avec le gage lui-même. Le contrat de grosse se rapproche ainsi du contrat d'assurance, dont il est, en quelque sorte, l'image renversée. Or ce caractère appartient indistinctement,

comme une conséquence de leur nature, aux deux contrats prévus par le Code de commerce actuel.

Mais ces deux contrats se différencient essentiellement par les conditions de leur constitution : l'un est un acte d'emprunt, contracté volontairement et librement, par l'armateur ou le propriétaire de la marchandise, avant le voyage, et pour des besoins qui peuvent se rapporter à l'industrie maritime, mais qui peuvent aussi lui être complètement étrangers ; l'autre, au contraire, est l'emprunt fait par le capitaine en cours de voyage, pour satisfaire aux nécessités pressantes qui mettent en péril le navire ou la cargaison. Tous deux ont lieu par la voie du contrat de grosse ; mais le premier est un appel au crédit volontairement fait par l'armateur, tandis que le second est une véritable mesure de salut imposée au capitaine.

Le système actuel du Code est donc d'autoriser ces deux contrats et de leur accorder à tous deux les garanties qui s'attachent au contrat de grosse, c'est-à-dire un privilège sur la chose qui leur est affectée.

Le projet, au contraire, propose de supprimer le premier de ces emprunts, celui qui est fait volontairement par l'armateur, et de ne maintenir que le second, celui qui est fait par le capitaine en cours de voyage.

Cette suppression du contrat de grosse volontaire est fondée sur une double cause : c'est d'abord qu'il ne rend pas de services réels, et ensuite qu'il empêche de fonctionner des institutions qui en pourraient rendre.

Il ne rend pas de services parce que, dans le courant normal des affaires, il est impraticable : c'est sans doute un grand avantage pour un emprunteur que de se libérer par la perte de la chose qu'il a affectée à son créancier ; mais c'est aussi un avantage qui se paye cher. Il en résulte que ce procédé serait une combinaison ruineuse pour un armateur qui voudrait le pratiquer d'une manière suivie : et, par cette raison même, il n'est pas dans les usages du commerce maritime. Comme moyen de crédit ordinaire, l'hypothèque maritime, par son organisation, par ses conditions, par sa publicité rigoureusement assurée, mérite incontestablement la préférence.

Mais en même temps, si inutile que soit pratiquement ce contrat de grosse, on ne pourrait en maintenir le principe dans la loi sans faire périr du même coup l'hypothèque maritime elle-même, car ce contrat emporte avec lui un privilège ; et comme sa création dépend de la volonté de l'armateur, la seule possibilité de son existence suspendrait sur l'hypothèque maritime la crainte permanente de se voir à chaque instant primée par des droits nés après elle : c'est assez dire que cette hypothèque ne pourrait être utilisée.

C'est pourquoi la Commission, après avoir organisé l'hypothèque maritime dans le titre précédent, s'est trouvée conduite à supprimer dans celui-ci l'emprunt à la grosse volontairement contracté par l'armateur. Le projet ne reconnaît plus cet emprunt, en ce sens qu'il ne lui accorde plus le droit d'engendrer un privilège sur la chose affectée à sa garantie. Cette faveur sera désormais exclusivement réservée à l'emprunt à la grosse fait par le capitaine en cours de voyage, pour le salut du navire ou de la cargaison.

Par voie de conséquence, on a dû faire disparaître du projet tous les articles du Code de commerce qui concernaient spécialement l'emprunt volontaire, aujourd'hui supprimé, et n'y maintenir exclusivement que les dispositions relatives au contrat de grosse conservé.

L'Exposé des motifs des amendements de 1875, après avoir emprunté à la Note française une partie des considérations que nous venons de reproduire, continue en ces termes :

Aucune partie du Code de commerce n'a soulevé d'aussi vives critiques que celle relative aux contrats à la grosse. Un auteur s'est aventuré jusqu'à dire : " Deux contrats bien distincts, malheureusement confondus sous le même „ nom, se trouvent par suite régis par une législation pleine de confusion et „ d'ambiguïté. Il est évident que les rédacteurs du Code de commerce n'entendaient rien à la matière. Ils ont groupé un certain nombre de dispositions „ antérieures, dont chacune, prise isolément et appliquée à son objet propre, a „ de la sagesse, mais qui, réunies au hasard, forment un véritable chaos. „

Alors même donc que l'hypothèque maritime ne serait pas accueillie dans notre législation, il conviendrait de tracer séparément les règles propres à chaque contrat. Le projet de révision élaboré en France, qui admet l'hypothèque, ne traite sous le titre " Du prêt à la grosse „ que du contrat imposé au capitaine par la nécessité.

Le Code allemand, titre VII (art. 680 et suiv.), ne trace que les règles relatives au même contrat.

L'art. 701 dispose au sujet de l'autre : " Les lois particulières de chaque état „ déterminent les règles à suivre pour le contrat improprement dit à la grosse, „ c'est-à-dire pour celui qui n'a pas été conclu par le capitaine comme tel dans „ les cas prévus par l'art. 681. „ (N. B. n° 1050.)

Les amendements de 1875, rédigés dans l'ordre d'idées que nous venons d'indiquer, furent adoptés sans débats, le 30 avril 1878 par la Chambre (N. B. n°s 1444 à 1447), le 27 mai 1879 par le Sénat (N. B. n°s 1626 à 1628).

565. — " Le prêt à la grosse aventure, dit Valin (liv. III, tit. V.) est un contrat par lequel le prêteur, en considération de ce qu'il perdra la somme si la chose sur laquelle il fait le prêt vient à périr par cas fortuit, est autorisé à stipuler un intérêt ou profit extraordinaire pour le cas où la chose arrivera à bon port. „ Envisagé dans son ensemble complexe, le contrat à la grosse est un contrat aléatoire; il consiste en un prêt d'argent dont le remboursement est subordonné à l'heureuse issue d'un voyage maritime et se trouve garanti par la chose — navire ou chargement — qui doit faire ce voyage. Décomposons cet amalgame ; deux contrats distincts sont réunis en un seul : un prêt à intérêt dont le créancier est privilégié; un contrat aléatoire par lequel, en échange d'une prime, le prêteur décharge l'emprunteur, dans certaines éventualités, de l'obligation de rembourser le prêt. Ce

second élément présente, suivant une expression heureuse de la Note explicative, " l'image renversée " du contrat d'assurance.

Le prêteur à la grosse est parfois désigné sous le nom de " donneur " ; l'emprunteur est alors appelé " preneur " : l'un donne les fonds, l'autre les prend.

La loi de 1879 se sert de termes trop absolus lorsqu'elle déclare que le prêt à la grosse ne peut être fait qu'au capitaine et seulement pour subvenir à des besoins extraordinaires du navire ou de la cargaison. Un prêt à la grosse consenti au capitaine pour parer à de moindres nécessités, un prêt consenti au propriétaire du navire n'est pas nul; l'ordre public ne s'oppose point à des contrats aléatoires subordonnant à certaines éventualités le remboursement d'un capital prêté; la loi belge n'a qu'un but : restreindre le privilège du prêteur à la grosse aux prêts faits dans les conditions déterminées par l'article 156.

La loi française du 12 août 1885 atteint, par une autre voie, un résultat à peu près identique : elle supprime le privilège accordé par l'article 191 n° 9 du Code de 1807 aux prêts sur corps, quille, agrès et apparaux avant le départ du navire (Desjardins, n° 1152).

Nous disons que le résultat est à peu près le même; il subsiste deux différences : la loi française ne dépouille pas du privilège accordé par le Code les prêts à la grosse consentis, avant le départ, sur le chargement ; elle ne le retire pas davantage aux prêts faits au propriétaire du navire en cours de voyage (Valroger, n° 39; Desjardins, n° 1152).

Le Congrès d'Anvers a voté les résolutions suivantes relatives au contrat à la grosse : " Le respect de la liberté des conventions commande de laisser au propriétaire d'un navire ou d'un chargement la faculté d'emprunter à la grosse; mais, quand la loi admet l'hypothèque maritime et le prêt sur connaissement, il n'y a plus de motif de réglementer légalement le prêt à la grosse fait au propriétaire, ni de lui accorder un privilège. La loi ne doit se préoccuper que du prêt fait au capitaine en cours de voyage. "

La loi belge restreint le privilège aux emprunts conclus par le capitaine en cours de voyage ; il appartient au capitaine de conclure, le propriétaire du navire fût-il présent ou représenté dans le port de relâche où se négocie l'emprunt. La présence du propriétaire ou de son représentant oblige le capitaine à se faire autoriser par son mandant (art. 22), à agir de concert avec lui

(V. nos 23, 121 et 163); le mandant peut l'empêcher d'emprunter, seul le capitaine reçoit de la loi le pouvoir de contracter un emprunt privilégié.

D'accord avec la Note explicative de la Commission française nous restreignons l'application de l'article 156 aux emprunts faits par le capitaine *en cours de voyage.* Le texte ne contient pas cette restriction et nous ne l'avons pas rencontrée davantage dans l'Exposé des motifs des amendements de 1875; il n'y est question que « du contrat imposé au capitaine par la nécessité ». Ces expressions sont synonymes de celles qu'emploie la Note; la nécessité d'emprunter ne se conçoit, pour un capitaine de navire, qu'en cours de voyage (art. 24); lorsque le navire se trouve au port d'attache, l'emprunt, fût-il en apparence l'œuvre du capitaine, est, en réalité, celle du propriétaire (V. n° 147).

L'interprétation que nous donnons à l'article 156 est corroborée par le second rapport de la Commission de la Chambre :

Le gouvernement propose de n'autoriser les capitaines à emprunter à la grosse que pour payer les dépenses de réparations à faire au navire provenant d'avaries survenues pendant le voyage et de défendre, à l'avenir, — ce que le Code actuel permet — d'emprunter à la grosse avant le commencement du voyage.

La Commission est sur ce point d'accord avec le gouvernement (N. B. n° 1276).

Restreindre le privilège aux emprunts à la grosse contractés par le capitaine, en cours de voyage, pour des besoins extraordinaires, c'était rendre inutile l'article 319 du Code qui interdit les prêts à la grosse consentis aux matelots sur leurs gages; les amendements de 1875 suppriment cet article par la raison que nous indiquons et que leur Exposé des motifs relate (N.B.n° 1054).

566. — Les éléments essentiels du contrat à la grosse sont au nombre de quatre : 1° un capital prêté pour les besoins de tout ou partie de l'aventure; 2° l'affectation de tout ou partie de l'aventure comme garantie de remboursement du prêt; 3° des risques de mer courus par le prêteur; 4° un profit maritime stipulé en sa faveur, comme prix de ces risques et comme intérêt du capital prêté.

1. *Capital prêté.* Il résulte des termes de la loi belge (art. 158, 161, 165), comme de ceux des Codes allemand (art. 684, 688),

italien (art. 590, 594, 596) et portugais (art. 626, 629), que le prêt à la grosse ne peut consister qu'en une somme d'argent. Le capitaine doit se servir du prêt pour remplacer les objets perdus, payer les réparations du navire ou les soins donnés au chargement; que ferait-il de valeurs qui ne seraient pas des monnaies de payement ?

Les Codes qui réglementent les prêts antérieurs au départ admettent le prêt consistant en effets ou marchandises; le Code espagnol (art. 723) veut que, dans ce cas, la valeur des marchandises soit énoncée afin de déterminer le montant du prêt.

2. *Garantie réelle.* Le remboursement de la somme prêtée à la grosse doit être garanti par un ou plusieurs objets faisant partie de l'aventure placée sous la direction du capitaine-emprunteur; ces objets ne sont pas donnés en gage au prêteur (Valroger, nº 1058) puisque l'emprunteur n'en perd pas la possession; la loi accorde à la créance du prêteur un privilège sur les choses que les parties conviennent d'affecter au remboursement du prêt.

3. *Risques maritimes.* Les choses qui servent de garantie réelle au prêteur doivent être exposées à des risques de mer; le caractère aléatoire du contrat à la grosse résulte de ce que la perte de la garantie réelle entraîne l'extinction de la créance. Le prêteur joue sa créance sur les chances d'une navigation maritime.

4. *Profit maritime.* Le profit maritime, comme le contrat à la grosse lui-même, se subdivise en deux éléments : l'intérêt du capital prêté, le prix des risques qu'il court. Le prix du péril doit être payé au prêteur ; s'il courait les risques sans en toucher le prix, le contrat serait un mélange de prêt et de donation (Desjardins nº 1136) et non un mélange de prêt et d'assurance renversée.

Le profit est habituellement stipulé en argent; il peut néanmoins consister en d'autres avantages : une part des choses affectées ou des bénéfices du voyage (Cresp. II, p. 227 ; Lyon-Caen et Renault, nº 2336). Il peut être calculé au mois, bien que le temps des risques soit la durée incertaine du voyage.

567. — La comparaison des articles 4 nº 8, 5 nº 5, 24 et 93 de la loi maritime, nous a amenés à conclure (V. nº 383) que les expressions " besoins du navire ", " besoins pressants du navire ", " nécessités pressantes du navire " sont synonymes; l'adjectif *pressant* forme pléonasme avec le substantif qui le précède.

L'article 156 est en un sens plus étendu, en un autre plus restreint que les articles 24 et 93 : il autorise l'emprunt même sur le fret, il l'autorise même pour les besoins du chargement; mais il ne donne cette extension au droit du capitaine que lorsque celui-ci est appelé à pourvoir à des besoins *extraordinaires*.

La Cour de Bruxelles (21 décembre 1887; J. A. 88. 1. 204) s'est basée sur cette différence de termes pour refuser un privilège sur le fret au prêteur à la grosse dont le prêt était destiné et avait servi à payer le charbon nécessaire au steamer *Cella* pour le voyage de Buenos-Ayres à Anvers. La nécessité du combustible n'était pas contestée, mais il s'agissait d'un besoin normal de la navigation, aussi normal que les vivres de l'équipage; la cause de l'emprunt n'avait rien que d'*ordinaire*. Les Pandectes belges (V°. Contrat à la grosse, n° 18) critiquent cet arrêt; il y a quelqu'anomalie, en effet, à ce qu'un emprunt auquel le capitaine, contraint par les besoins pressants du navire, affecte l'aventure entière, soit privilégié sur le navire et le chargement et ne le soit pas sur le fret, mais l'anomalie est l'œuvre du législateur. Le prêteur a deux cordes à son arc lorsqu'il s'adresse aux propriétaires du navire et du chargement, l'article 24 et l'article 156; il n'en a qu'une, l'article 156, quand il s'en prend à l'ayant droit au fret. Les rédacteurs du projet français de 1867 et de la loi belge de 1879 ne paraissent avoir songé ni à la disparate que présentent les articles 24 et 156, ni aux conséquences grammaticales qu'elle entraîne; ce n'est point un motif suffisant pour en dénier l'existence.

568. — L'emprunt à la grosse doit être autorisé; en Belgique l'autorisation est donnée par le tribunal de commerce ou, si le port où l'emprunt est conclu n'est pas le siège d'un tribunal consulaire, par le juge de paix; à l'étranger le capitaine sollicite l'autorisation du consul ou vice-consul et, à défaut de consulat ou de vice-consulat belge dans la localité où se conclut l'emprunt, au magistrat de ce lieu.

Les termes de l'article 156 sont les mêmes que ceux des articles 24, 35, 36 et 118, sa portée est la même aussi; il faut donc admettre : 1° que l'autorisation n'est pas, en ce qui concerne le prêteur de bonne foi, une condition de la validité du contrat (V. n°s 149, 161); 2° qu'elle n'est pas davantage une condition du privilège (Desjardins, n° 1153); 3° enfin, que l'agent consulaire ne peut suppléer le consul ou le vice-consul (V. n° 160).

L'article 24, d'accord en cela avec l'article 5, nº 5, veut que la nécessité de l'emprunt à la grosse, contracté pour les besoins du navire, soit constatée dans un procès-verbal signé des principaux de l'équipage. L'article 156 ne reproduit ni cette prescription, ni celle relative à la mention de l'autorisation sur le registre de bord, mention requise par l'article 24. D'autre part, les articles 24 et 156 exigent une autorisation, formalité à laquelle l'article 5 ne subordonne pas le privilège du prêteur (V. nº 43). Qu'en conclure ? La seule conclusion logique à tirer de ces textes divergents c'est que la loi offre deux ressources distinctes au prêteur à la grosse sur corps : il peut, comme le prêteur ordinaire, faire reconnaître son privilège à l'aide des justifications prescrites par l'article 5 ; il peut aussi le faire admettre en justifiant de sa créance conformément aux articles 156 et 157. Les formalités de l'article 5 ne suffisent que lorsque l'emprunt sur corps a été contracté pour « les besoins du bâtiment » ; celles indiquées par les articles 156 et 157 s'appliquent à tous les emprunts garantis par le navire, qu'ils soient contractés dans l'intérêt exclusif du navire, dans l'intérêt exclusif du chargement, ou dans l'intérêt commun.

L'article 5 est inapplicable aux privilèges sur le fret et sur le chargement; le capitaine peut donc, sans compromettre les droits du prêteur sur ces garanties, s'abstenir de constater par procès-verbal la nécessité de l'emprunt; la prudence lui commande d'abriter sa responsabilité personnelle derrière l'avis des principaux de l'équipage.

569. — La plupart des législations maritimes imposent aux parties l'obligation de fixer par écrit les conditions du contrat à la grosse (Valroger, nº 969 ; Lyon-Caen et Renault, nº 2337); la loi belge ne l'exige pas, mais on conçoit difficilement un prêteur se dessaisissant de ses fonds sans se faire remettre un titre de créance.

Le rapport de la Commission de la Chambre reproduit les considérations sur lesquelles le gouvernement s'est appuyé pour proposer la suppression de l'article 311 du Code :

Il est généralement admis que, pour valoir entre parties, le contrat à la grosse ne doit pas être fait par écrit. Il peut être prouvé soit par témoins, soit par l'aveu, soit par la délation du serment. A ce point de vue il est inutile de reproduire une disposition qui n'impose point une forme solennelle et porte

cependant à croire que l'écriture est requise soit pour l'existence, soit pour la preuve du contrat.

. Il n'est nullement à craindre cependant que l'on s'avise de faire des prêts à la grosse sans écrit. En effet, le contrat ne peut exister s'il n'est précédé d'une autorisation régulière qui elle-même doit, conformément à l'article 2 de mes amendements, contenir certaines indications. D'autre part, aux termes de l'article 3 du titre I, le privilège ne peut être exercé s'il n'est justifié à l'aide des documents que cet article (n° 3) spécifie.

Nous ne disons pas quelles sont les mentions que le contrat à la grosse doit contenir. Cela est inutile, en effet, pour les mentions substantielles, c'est-à-dire pour celles sans lesquelles le contrat ne se conçoit point. Ces mentions s'imposent d'elles-mêmes. Quant aux autres, il n'y a pas lieu de s'en occuper, puisque leur absence ne vicie point le contrat. » (N. B. n° 1274.)

Quelles conséquences déduire du silence de la loi? Une seule : dans les contestations relatives à l'existence ou aux conditions du contrat, le juge peut, conformément à l'article 25 de la loi du 15 décembre 1872, admettre tous moyens de preuve (V. n° 10).

Nous verrons que, si le contrat à la grosse peut être verbal, l'autorisation de contracter ne peut l'être; il serait, au surplus, imprudent de compter sur la mémoire de témoins pour établir, le cas échéant, les conditions de l'emprunt à la grosse : le chiffre de la somme prêtée, celui du profit maritime, l'époque du remboursement éventuel, les risques que court le prêteur, les garanties qui lui sont données.

Le contrat à la grosse est un contrat unilatéral (Lyon-Caen et Renault, n° 2323) ; il n'est donc pas nécessaire, lorsqu'on le rédige par écrit, d'en faire autant d'originaux qu'il y a de parties (Desjardins, n° 1137), mais, dans l'intérêt même du prêteur et pour éviter que le titre ne se perde dans un naufrage, on le rédige, comme les lettres de change et les connaissements, en plusieurs exemplaires.

Toutes les règles relatives à l'interprétation des conventions sont applicables aux contrats à la grosse.

ART. 157.

L'autorisation doit exprimer si le prêt sera affecté : Sur le corps et la quille du navire ; — Sur les agrès et apparaux ; — Sur l'armement et les victuailles ; — Sur le chargement ; — Sur le fret ; — Sur la totalité de ces objets ou sur une partie déterminée de chacun d'eux. — Il ne peut jamais être affecté sur les marchandises qui n'étaient pas chargées lors de l'événement donnant lieu au prêt.

ART. 158.

Tous emprunts sur le profit espéré des marchandises sont prohibés. Le prêteur, dans ce cas, n'a droit qu'au remboursement du capital sans aucun intérêt.

Code de commerce de 1807. — Art. 375. — Les emprunts à la grosse peuvent être affectés : — Sur le corps et quille du navire, — Sur les agrès et apparaux, — Sur l'armement et les victuailles, — Sur le chargement, — Sur la totalité de ces objets conjointement, ou sur une partie déterminée de chacun d'eux (1).

Art. 316. — Tout emprunt à la grosse, fait pour une somme excédant la valeur des objets sur lesquels il est affecté, peut être déclaré nul, à la demande du prêteur, s'il est prouvé qu'il y a fraude de la part de l'emprunteur.

Art. 317. — S'il n'y a fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des effets affectés à l'emprunt, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue. — Le surplus de la somme empruntée est remboursé avec intérêt au cours de la place.

Art. 318. — Tous emprunts sur le fret à faire du navire et sur le profit espéré des marchandises sont prohibés. — Le prêteur, dans ce cas, n'a droit qu'au remboursement du capital, sans aucun intérêt (2).

Art. 329. — Celui qui emprunte à la grosse sur des marchandises, n'est point libéré par la perte du navire et du chargement, s'il ne justifie qu'il y avait, pour son compte, des effets jusqu'à la concurrence de la somme empruntée.

(1) L'article 1 de la loi française du 12 août 1885 a modifié l'article 315 du Code comme suit : « Les emprunts à la grosse peuvent être affectés sur le navire et ses accessoires, sur l'armement et les victuailles, sur le fret, sur le chargement, sur le profit espéré du chargement, sur la totalité de ces objets conjointement, ou sur une partie déterminée de chacun d'eux. »

(2) L'article 318 a été abrogé en France par la loi du 12 août 1885.

Ordonnance de 1681. — Art. 2. Tit. V. Liv. III. — L'argent à la grosse pourra être donné sur le corps et quille du vaisseau, ses agrès et apparaux, armement et victuailles, conjointement ou séparément, et sur le tout ou partie de son chargement, pour un voyage entier ou pour un temps limité. — Art. 3. — Faisons défenses de prendre deniers à la grosse sur le corps et quille du navire, ou sur les marchandises de son chargement, au delà de leur valeur, à peine d'être contraint, en cas de fraude, au payement des sommes entières, nonobstant la perte ou prise du vaisseau. — Art. 4. — Défendons aussi sous pareille peine de prendre deniers sur le fret à faire par le vaisseau et sur le profit espéré des marchandises; même sur les loyers des matelots, si ce n'est en présence et du consentement du maistre, et au-dessous de la moitié du loyer. — Art. 14. — Le chargeur qui aura pris de l'argent sur marchandises, ne sera point libéré par la perte du navire et de son chargement, s'il ne justifie qu'il y avait pour son compte des effets jusqu'à concurrence de pareille somme. — Art. 15. — Si toutefois celui qui a pris deniers à la grosse justifie n'avoir pu charger des effets pour la valeur des sommes prises à la grosse, le contrat, en cas de perte, sera diminué à proportion de la valeur des effets changés, et ne subsistera que pour le surplus, dont le preneur payera le change, suivant le cours de la place où le contrat aura été passé, jusqu'à l'actuel payement du principal: et si le navire arrive à bon port, ne sera aussi dû que le change et non le profit maritime de ce qui excédera la valeur des effets chargés.

SOMMAIRE.

570° — Garanties réelles du prêteur.
571° — Navire donné en garantie.
572° — Chargement donné en garantie.
573° — Fret donné en garantie.
574° — L'autorisation indique les garanties du prêt.

570. — Les garanties du prêteur à la grosse ne peuvent consister que dans les divers éléments de l'aventure confiée aux soins du capitaine. Celui-ci peut affecter à la sûreté du prêt l'aventure entière ou une partie de celle-ci ; la partie peut être indivise : la moitié, le quart de l'aventure (Valroger, n° 1026), ou autrement déterminée : le navire, le chargement, le contenu d'une des cales.

Le capitaine n'affecte à la sûreté du prêt que l'aventure existant au moment du prêt ; le privilège des frais conservatoires ne peut grever des objets à la conservation desquels ces frais n'ont pas contribué. L'article 157 exprime cette règle en termes moins généraux : « Il (le prêt) ne peut jamais être affecté sur les marchandises qui n'étaient pas chargées lors de l'événement qui a donné lieu au prêt. » La nécessité de réparer ses avaries oblige le capitaine à faire relâche ; au port de relâche il répare son

navire, emprunte à la grosse pour payer les réparations, vend une partie de sa cargaison et recharge d'autres marchandises ; ces nouvelles marchandises ne peuvent être affectées au prêt à la grosse.

Citons l'Exposé des motifs des amendements de 1875 :

Le second paragraphe de l'article interdit d'affecter les marchandises qui n'étaient pas chargées au moment de l'événement donnant lieu au prêt. Dans le système proposé l'emprunt à la grosse n'est plus qu'une mesure de salut imposée par la nécessité. Il est privilégié parce qu'il a conservé la chose. Cette cause de préférence ne s'étend point aux marchandises chargées lors de l'événement qui a rendu l'emprunt nécessaire (N. B. n° 1052).

L'aventure ne peut s'augmenter d'éléments nouveaux que du côté du chargement et du fret ; le navire se modifie, se répare, s'améliore, mais, comme le couteau de Jeannot, il reste lui-même ; il serait d'autant moins juste de distinguer entre les parties anciennes du navire et les parties nouvelles que le prêt à la grosse sert, le plus souvent, à payer les frais de cette transformation.

Le Code de 1807 (art. 317) convertit d'office en un emprunt ordinaire, à l'intérêt légal, la partie du prêt à la grosse qui dépasse la valeur des objets affectés à l'emprunt. Cette disposition se conçoit à l'égard des emprunts faits avant le voyage ; le chargeur qui, avant le départ, emprunte 200.000 francs sur une cargaison dont la valeur est de 100,000, ferait un bénéfice illicite si la perte de la cargaison le libérait de l'obligation de rembourser le prêt ; il est naturel que le contrat aléatoire soit réduit à la valeur de la chose mise en risque et l'excédent considéré comme un prêt ordinaire. Le capitaine ne peut emprunter pour thésauriser, il doit appliquer le montant de l'emprunt aux besoins du navire ou du chargement ; si la valeur de l'aventure reconstituée est moindre que la somme employée à la reconstitution, le capitaine se sera trompé et le prêteur avec lui ; pour avoir engagé ses fonds dans une mauvaise opératiou, le prêteur n'en sera pas moins exposé pour le tout aux risques convenus.

L'Exposé des motifs de 1875 donne le motif de la suppression des articles 316 et 317 du Code :

Ces articles, nécessaires dans le cas d'un emprunt volontaire, ne peuvent guère trouver d'application dans le cas où les parties ont sous les yeux, au moment même où elles contractent, tous les objets qui constituent leur gage. (N. B. n° 1053.)

Que décider cependant si le capitaine ne donnait en garantie du prêt qu'une minime fraction du navire, d'une valeur évidemment inférieure au montant de la somme prêtée et utilement employée ? Dans ce cas invraisemblable, les tribunaux auraient à apprécier si, pour la partie du prêt qui excède le gage, ils se trouvent en présence d'une donation aléatoire ou d'un prêt ordinaire. A défaut de texte prohibant une telle convention, ils l'interprèteraient d'après l'intention des parties, faisant application de l'article 1134 du Code civil : les conventions légalement formées tiennent lieu de lois à ceux qui les ont faites.

M. Desjardins (n° 1157) admet la validité d'un prêt à la grosse fait solidairement sur plusieurs navires. Nous n'y contredisons pas, mais le seul prêt à la grosse auquel la loi belge accorde privilège est le prêt fait par le capitaine du navire sur l'aventure composée du navire qu'il commande et de la cargaison que ce navire contient ; le capitaine peut engager l'aventure, en tout ou en partie, il ne peut rien engager de plus.

571. — Le navire peut être affecté, en principal et accessoires, à la garantie du prêt; il peut ne l'être qu'en principal ou en accessoires; les contractants sont libres de séparer du principal tous les accessoires ou quelques-uns d'entre eux seulement.

Le capitaine peut donner en garantie une partie indivise du navire et de ses accessoires, ou du navire seul, ou des accessoires pris isolément.

Nous avons dit (V. n° 526) que les agrès et apparaux d'un navire ne peuvent être hypothéqués isolément et nous en avons donné la raison : les meubles ne sont susceptibles d'hypothèque qu'en vertu d'un texte dérogeant à l'article 46 de la loi hypothécaire; ce texte existe pour les navires, il fait défaut pour des agrès ou apparaux isolés. Le motif qui s'oppose à leur hypothèque isolée ne met pas obstacle à l'affectation d'agrès, d'apparaux, d'objets d'armement ou d'équipement, comme garantie d'un prêt à la grosse; l'article 157 admet, sans aucune distinction, la division du principal et des accessoires.

Lorsqu'on donne le navire en garantie sans préciser davantage, on doit présumer qu'il s'agit du navire entier, principal et accessoires (Desjardins, n° 1158), mais l'intention des parties est dominante; elles peuvent avoir exprimé par le mot navire, soit la coque

et la quille seulement, soit le navire complet, soit même l'aventure entière, y compris les facultés (Emérigon, Ch. V. Sect. 1. § 4).

Tous les bâtiments de mer et, par conséquent, les bateaux de pêche aussi bien que les navires marchands, peuvent être affectés à la sûreté d'un prêt à la grosse (Cas. f. 20 février 1844; S. 44. 1. 197). Les navires de guerre et les navires de plaisance ne peuvent l'être; ils ne sont pas régis par la loi commerciale maritime (V. nº 1).

MM. Cauvet et Desjardins (nº 1157) inclinent à croire qu'on peut emprunter à la grosse sur les bâtiments de rivière. Cela n'est pas douteux : de même que la suppression du nº 9 de l'article 191 du Code de 1807 n'a pas interdit en France le prêt à la grosse avant le départ, de même rien n'empêche de prendre les bâtiments de rivière pour base d'un contrat aléatoire; mais, pas plus que la créance de celui qui prête sur bâtiment de mer avant le départ, la créance du prêteur sur bâtiment de rivière ne sera privilégiée. Sans privilège, nul ne formera le contrat aléatoire consistant à prêter une somme d'argent à la condition de n'être remboursé du capital et de ne recevoir un bénéfice que si le bateau d'intérieur accomplit telle navigation déterminée; nul, au moins, ne l'a fait jusqu'ici.

572. — Le chargement d'un navire est, le plus souvent, la propriété de diverses personnes; même lorsqu'il appartient à un chargeur unique, il se compose d'ordinaire de différentes marchandises qu'il est aisé de distinguer les unes des autres. Le capitaine peut donner, en garantie du prêt, toutes ces parties de marchandises ou quelques unes d'entre elles seulement. Il lui est loisible aussi de donner en garantie une part indivise de toutes ces parties ou de quelques unes d'entre elles.

Le profit espéré n'a pas d'existence individuelle distincte de la marchandise, il fait corps avec elle, il n'en peut être séparé que par la pensée; le prêteur sur marchandises a pour garantie leur valeur entière *à l'arrivée*, y compris la plus value réalisée par le transport à destination; pratiquement, le profit espéré, isolé de la marchandise, ne peut donc former la garantie d'un prêt à la grosse. A l'exemple du Code néerlandais (art. 578), la loi belge prohibe expressément tous emprunts sur le profit espéré des marchandises.

Le prêt qui serait consenti sur le profit espéré, nonobstant la

prohibition, ne serait qu'un prêt ordinaire; le capital du prêteur ne serait pas exposé aux risques et fortunes de mer; le profit maritime, stipulé sans cause, ne serait pas dû par l'emprunteur. En équité, celui-ci devrait un intérêt au prêteur ; pour empêcher le prêt sur profit espéré, la loi veut qu'il ne produise aucun intérêt.

Nous avons dit déjà (art. 24) que le capitaine peut emprunter sur le chargement, non seulement dans l'intérêt de celui-ci ou dans l'intérêt commun du chargement et du navire, mais dans l'intérêt exclusif du navire (Desjardins, n° 1159. — C. Aix, 18 juillet 1862; S. 66. 1. 167. — C. Caen, 15 janvier 1867; S. 67. 2. 157) et que la loi ne détermine pas même l'ordre dans lequel le capitaine doit user des ressources mises à sa disposition (V. n° 159).

573. — Le fret ne s'identifie pas avec le navire au même degré que le profit espéré avec la marchandise; il est matériellement distinct du navire; aussi les législations qui autorisent l'assurance du fret isolé (N. B. n° 790) admettent-elles généralement le prêt à la grosse sur le fret isolé du navire (L. belge art. 157; C. all. art. 680; C. ital. art. 593; C. port. art. 628. — *Contra.* C. néerl. art. 593, 578; C. esp. art. 724, 743).

Le Congrès d'Anvers a voté la résolution suivante : « Le fret doit pouvoir isolément, aussi bien que conjointement avec le navire, servir d'aliment à un prêt à la grosse. »

Le fret dont parle l'article 157 est le fret *à faire.* Le fret acquis à tout événement n'est exposé à aucun risque; or les objets affectés à la garantie d'un prêt à la grosse doivent courir des risques maritimes (V. n° 566; Bédarride, n° 894; Valroger, n° 1049; Desjardins, n° 1160). Le fret qui ne dépend pas des risques du voyage ne fait pas partie de la masse débitrice des avaries communes (V. n° 438); la même raison l'exclut de la masse des choses susceptibles de servir de garantie au prêt à la grosse; le fret acquis ne fait pas partie de l'aventure puisqu'il n'est pas aventuré.

M. de Valroger (n° 1049) suppose un fret acquis, encaissé et se trouvant à bord du navire; ce fret peut servir de garantie à un prêt à la grosse. On ne conçoit pas bien un capitaine, nanti d'un fret en espèces, qui ne tire pas parti de cette ressource avant d'emprunter à la grosse; s'il garde cette somme à bord et la donne en garantie d'un prêt, les espèces, précédemment touchées à titre de fret, perdent ce caractère pour prendre celui d'un chargement

appartenant à l'armateur; il s'agit alors d'un prêt sur chargement et non d'un prêt sur fret (Desjardins, nº 1160, note).

Le cas est analogue à celui de l'armateur qui emploie le fret du voyage d'aller à l'achat de marchandises qu'il charge pour le voyage de retour.

574. — Le prêt à la grosse doit être autorisé (art. 156); l'autosation indique les garanties du prêt. « Cette indication, lisons-nous dans l'Exposé des motifs de 1875, est un des éléments substantiels du contrat » (N. B. nº 952); elle n'est cependant pas indispensable au point de vue de la validité de l'emprunt (V. nº 161) ; elle est nécessaire pour que le prêteur puisse invoquer le privilège accordé par l'article 160 (V. nº 568).

L'autorisation supplée, en certaine mesure, à l'absence de titre écrit ou à la perte de ce titre; en certaine mesure, disons-nous, car si l'autorisation constate les garanties du prêt, elle n'en doit pas relater les conditions.

L'autorisation peut être antérieure ou postérieure au contrat à la grosse ; dans le premier cas elle autorise le capitaine à chercher un prêteur, dans le second elle ratifie un prêt conclu sous réserve d'autorisation.

Le juge subordonne l'autorisation aux conditions qu'il trouve convenables; souvent il impose au capitaine l'obligation de mettre l'emprunt en adjudication publique. La Commission française proposait de rendre l'adjudication obligatoire.

Avant d'autoriser l'emprunt à la grosse, le juge examine si le capitaine se trouve dans la nécessité de se créer des ressources et si le mode proposé est le plus avantageux. La législation anglaise veut que le capitaine n'emprunte pas à la grosse sans en référer, s'il le peut, à ceux dans l'intérêt desquels il se propose d'emprunter; le télégraphe rend cette précaution possible dans la plupart des ports du monde; elle peut néanmoins constituer une dépense inutile quand l'insolvabilité de l'armateur est suffisamment constatée. Le juge prendra généralement la précaution d'exiger du capitaine un appel préalable fait au concours de l'armateur ou de l'affréteur; cette mesure de précaution serait impraticable s'il s'agissait d'un emprunt à conclure dans l'intérêt exclusif d'une cargaison chargée en cueillette; le capitaine ne peut en référer ni à tous les chargeurs, ni à tous les destinataires.

ART. 159.

S'il y a deux ou plusieurs prêts à la grosse sur les mêmes choses, celui qui est postérieur en date est préféré à celui qui le précède.

Les prêts faits dans le même port de relâche durant le même séjour viennent en concurrence.

ART. 160.

Les choses sur lesquelles l'emprunt a été fait sont affectées par privilège et dans la proportion de la quotité de chacune d'elles au capital et intérêts de l'argent donné à la grosse.

Code de commerce de 1807. — Art. 323. — Les emprunts faits pour le dernier voyage du navire sont remboursés par préférence aux sommes prêtées pour un précédent voyage, quand même il serait déclaré qu'elles sont laissées par continuation ou renouvellement. — Les sommes empruntées pendant le voyage sont préférées à celles qui auraient été empruntées avant le départ du navire; et s'il y a plusieurs emprunts faits pendant le même voyage, le dernier emprunt sera toujours préféré à celui qui l'aura précédé.

Art. 320. — Le navire, les agrès et les apparaux, l'armement et les victuailles, même le fret acquis, sont affectés par privilège au capital et intérêts de l'argent donné à la grosse sur le corps et quille du vaisseau. — Le chargement est également affecté au capital et intérêts de l'argent donné à la grosse sur le chargement. — Si l'emprunt a été fait sur un objet particulier du navire ou du chargement, le privilège n'a lieu que sur l'objet, et dans la proportion de la quotité affectée à l'emprunt.

Ordonnance de 1681.—Art. 7. Tit. V. Liv. III. — Le navire, ses agrès et apparaux, armement et victuailles, même le fret, seront affectés par privilège au principal et à l'intérêt de l'argent donné sur le corps et quille du vaisseau pour les nécessités du voyage; et le chargement, au paiement des deniers pris pour le faire. — Art. 10. — Les deniers laissés par renouvellement ou continuation n'entreront point en concurrence avec les deniers actuellement fournis pour le même voyage.

SOMMAIRE.

575° — Privilège du prêteur à la grosse.
576° — Indivisibilité du privilège.
577° — Répartition entre les débiteurs.

575. — **Le prêteur à la grosse est privilégié sur les objets affectés à sa garantie.** Nous avons vu déjà : 1° que le privilège du prêteur sur le navire est classé au huitième rang (V. n° 23); 2° que l'on applique au chargement (V. n° 354) et au fret (V. n° 285) les règles relatives au classement des privilèges mobiliers, c'est-à-dire que chaque créance privilégiée prime celles qu'elle contribue à conserver et se trouve primée, à son tour, par toutes celles qui la conservent.

Supposons un prêt fait, en cours de voyage, dans un port de relâche, sur la marchandise et dans son seul intérêt; qui, de l'armateur, créancier du fret, ou du prêteur, aura la préférence? Le prêt a conservé au fréteur son gage; le transport a conservé au prêteur le sien. La partie du fret correspondant à la traversée du port de départ au port de relâche a été conservée par le prêteur, l'autre partie a conservé les droits du prêteur; il faudra donc décomposer le fret : la créance du prêteur primera la première partie de celle du fréteur et sera primée par la seconde.

576. — Le privilège du prêteur à la grosse sur tous ou plusieurs des objets qui composent l'aventure est indivisible (C. all. art. 692. Bonnard, p. 144; Ruben de Couder, v° Grosse aventure, n° 49 ; Dalloz, n° 1287; Valroger, n°s 1027, 1066, 1121; Desjardins, n° 1158; Pand. b. v° Contrat à la grosse, n° 77).

" Le donneur sur corps et facultés, dit Émérigon (Ch. XII, S. II. § 4), jouit d'un privilège solidaire sur l'un et sur l'autre. Le corps et les facultés forment une seule masse vis-à-vis de lui. Le preneur, par une conjonction *re et verbis,* n'a établi qu'un seul capital de l'intérêt qu'il avait au navire et aux marchandises. Ce capital est affecté par privilège et sans division au donneur, qui peut se payer sur l'un ou sur l'autre des deux objets ou sur les deux pris ensemble. "

577. — L'article 160 n'a pas pour objet de diviser les droits du créancier, prêteur à la grosse, mais de régler la répartition de la dette entre les divers débiteurs, propriétaires des choses données en garantie de l'emprunt. Le navire et la cargaison répartis-

sent entre eux les conséquences du privilège indivisible du sauveteur (Cas. f. 29 mai 1878; D. 78. 1. 427); les conséquences du privilège indivisible de l'équipage (art. 62) sont réparties proportionnellement entre le navire et le fret; l'article 160 fait une répartition analogue entre les garanties du prêt à la grosse. Le Rapport de la Commission du Sénat constate (N. B. n° 1556) que l'article 160 de la loi de 1879 exprime le même principe que l'article 320 du Code de commerce; or, sous le Code, l'indivisibilité du privilège est indiscutée (Pardessus, n° 918; Cresp II, p. 334; Ruben de Couder, V° Grosse aventure, n° 228).

Le prêteur est remboursé par celui de ses débiteurs qu'il lui plaît de choisir. Tout est fini en ce qui concerne le créancier; il reste un règlement à faire entre débiteurs, comme cela a lieu entre codébiteurs solidaires quand l'un d'eux a été contraint de solder l'intégralité de la dette commune (art. 1203 C. civ.): L'obligation solidaire se divise de plein droit entre les débiteurs qui n'en sont tenus entre eux que chacun pour sa part et portion (art. 1213 C. civ.).

L'emprunt à la grosse est souvent l'un des éléments d'un règlement d'avaries communes; dans ce cas la répartition proportionnelle ne porte pas sur l'emprunt isolément, mais sur l'ensemble des éléments des masses créancière et débitrice.

578. — A l'inverse des hypothèques maritimes dont le rang est d'autant plus favorable qu'elles sont inscrites depuis plus longtemps (art. 142), le droit de préférence des prêteurs à la grosse est en sens inverse de l'ancienneté des prêts : *sunt novissimi primi.*

Cette règle domine les frais conservatoires, en général: les derniers conservent les premiers, il est juste que les nouvelles créances passent avant les anciennes dont elles ont sauvegardé le gage.

Nous avons indiqué déjà (V. n° 32) la singulière situation que crée à certains prêteurs à la grosse la combinaison de l'ordre chronologique renversé, prescrit pour ces emprunts par l'article 159, et le concours, sans distinction de date, des autres prêteurs.

Les hypothèques inscrites le même jour occupent le même rang; les prêts à la grosse consentis pendant une même relâche viennent en concurrence. La loi considère la journée d'une part, la relâche d'autre part, comme un tout indivisible; l'ensemble des emprunts faits pendant la relâche est censé n'en faire qu'un seul ou, au moins,

ne se rapporter qu'à un objet unique : remédier à une situation de gène non susceptible de division.

Cette fusion des sommes d'argent levées pendant la relâche a été empruntée au Code néerlandais (art. 581) par la Commission chargée de préparer la révision du Code de commerce. Citons le procès-verbal de la séance tenue le 12 mai 1863 :

Les motifs de la préférence que l'article accorde à un emprunt sur l'autre sont basés sur ce que chaque emprunt est contracté dans l'intérêt de l'emprunt précédent. Ces motifs n'existent plus lorsque les divers emprunts ont été contractés en même temps. (N. B. n° 797.)

La Commission de la Chambre explique, à son tour, la portée de l'innovation :

Rien n'est plus juste et plus équitable que de payer par préférence le dernier prêt, car si la loi ne donnait pas au dernier prêteur le privilège d'exiger par préférence l'emprunt fait dans le dernier port de relâche, le capitaine ne trouverait aucun prêteur, ce qui le mettrait dans l'impossibilité de continuer son voyage et, dès lors, tous les intérêts engagés dans le navire seraient compromis.

On doit entendre par emprunts faits dans le même port de relâche, les emprunts qui se font pendant le même séjour, avant que le navire quitte le port ; ainsi, par exemple, la somme empruntée étant très importante, il se pourrait que l'emprunt fût couvert par plusieurs maisons de commerce.

Un autre cas peut se présenter : un navire, quittant un port de relâche, peut se trouver dans la nécessité d'y entrer de nouveau. Il y a même des exemples de navires qui sont rentrés trois fois de suite dans le même port, chaque fois avec des avaries à réparer. Dans une pareille situation, la dernière lettre à la grosse doit être payée par préférence, puis l'avant-dernière, et ainsi de suite. C'est la signification qu'on doit donner à ces mots du dernier paragraphe : *durant le même séjour*. (N. B. n° 896.)

L'Exposé des motifs des amendements de 1875 adhère à cette proposition en termes laconiques :

La Commission a proposé d'admettre en concurrence tous les emprunts faits dans le même voyage et dans le même port de relâche durant le même séjour. Le second paragraphe de l'article consacre cette règle. (N. B. n° 1055.)

579. — Le privilège s'applique à la fois au capital et aux intérêts de l'argent donné à la grosse.

Les " intérêts " dont parle l'article 160 ont une portée plus étendue que le " profit maritime " dont il est question aux articles 161 et 163; ils comprennent, à la fois, le profit maritime, prix des risques de mer, et les intérêts dus, tant sur le capital prêté que sur

le profit maritime, à partir de la mise en demeure qui suit l'échéance (Valroger, n° 1070; Alauzet, n° 1954).

580. — La durée du privilège dépend de la nature des objets affectés au prêt. Le privilège sur le navire s'éteint ou se transporte sur le prix par la vente du navire opérée conformément à l'article 6; le privilège sur le fret s'évanouit aussitôt le fret payé; le privilège sur le chargement cesse à dater du moment où le capitaine s'en est dessaisi (C. Caen 15 janvier 1867; J. P. 67. 695); c'est la règle des privilèges mobiliers : le droit de suite n'existe pas en matière mobilière à moins d'une disposition spéciale telle que l'article 80 (Valroger, nos 1071, 1074; Desjardins, n° 1178).

Les lois maritimes de divers pays ont pris des mesures pour protéger les intérêts des prêteurs à la grosse : le Code néerlandais (art. 584) rend personnellement responsable du payement de la dette celui qui, au préjudice du prêteur, décharge de mauvaise foi des marchandises affectées à l'emprunt à la grosse; le Code allemand (art. 695) impose la responsabilité personnelle des sommes que le prêteur eût pu récupérer, au capitaine qui livre tout ou partie de la cargaison affectée au prêt avant que ce prêteur soit désintéressé ou n'ait reçu garantie suffisante; de plus, le destinataire qui, en prenant livraison des marchandises, sait qu'elles sont affectées à un prêt à la grosse, devient personnellement responsable, à concurrence de la valeur des marchandises au moment de la livraison, des sommes que le prêteur eût pu recouvrer sur les marchandises si la livraison n'avait pas eu lieu (art. 698).

Les principes généraux du droit comblent la lacune que présente sous ce rapport la loi maritime belge : en contractant un emprunt à la grosse le capitaine *ès qualité* a assumé l'obligation de sauvegarder les intérêts du prêteur; il doit l'avertir de l'heureuse arrivée du navire et le mettre en mesure d'exercer ses droits; s'il néglige de le faire, il assume la responsabilité du dommage causé par sa faute; ce n'est pas seulement en cas de sinistre que l'emprunteur doit faire toutes diligences pour prévenir le dommage que pourrait éprouver le prêteur (art. 164).

La publicité donnée aux arrivages permet, en général, au prêteur vigilant d'éviter ce préjudice.

ART. 161.

A défaut de payement à l'échéance, les intérêts du capital et du profit maritime de l'argent donné à la grosse sont dus à dater du jour du protêt, faute de payement.

SOMMAIRE.

581° — Conséquences du protêt faute de payement.
582° — Où et quand le payement doit-il avoir lieu ?

581.—L'article 161 est dû à l'initiative de la Commission chargée de préparer la révision du Code de commerce. Le procès-verbal de la séance tenue le 12 mai 1863 par cette Commission en indique l'origine :

Un membre propose de trancher par une disposition nouvelle la question de savoir s'il faut une mise en demeure pour faire courir les intérêts au cas où le payement n'aurait pas été effectué à l'échéance, question qui a été souvent agitée et qui a donné lieu à des difficultés.

La Commission admet la nécessité d'une semblable disposition. La lettre à la grosse se négocie de la même manière que les effets de commerce; pas plus que ceux-ci, elle ne doit porter intérêt sans mise en demeure ; il est évident que l'on ne peut faire courir les intérêts de plein droit, puisqu'à l'époque de l'échéance le donneur ignore entre les mains de qui l'effet se trouve et est par conséquent hors d'état de payer aussi longtemps que le porteur ne s'est point fait connaître.

Il y a lieu de consacrer ces principes par la disposition suivante :

" A défaut de payement à l'échéance, les intérêts du capital et du profit maritime de l'argent donné à la grosse ne sont dus que du jour de la demande. (N. B. n° 794.)

La Commission de la Chambre modifia les derniers mots de la rédaction proposée ; voici les termes de la rédaction nouvelle : " A défaut de payement à l'échéance, les intérêts du capital et du profit maritime de l'argent donné à la grosse sont dus à dater du jour du protêt faute de payement " (N. B. n° 894).

Ce texte, reproduit dans les amendements de 1875 (N.B. n° 970), fut adopté sans débats par les deux Chambres.

Le profit maritime est bien plus le prix du risque que l'intérêt du capital prêté ; MM. Boistel (n° 1431), Lyon-Caen et Renault

(n° 2360) se trompent donc lorsqu'ils qualifient d'anatocisme l'intérêt produit par le profit maritime (Cresp II, p. 307 ; Desjardins, n° 1183).

D'après les principes généraux de notre droit civil il n'est dû de dommages-intérêts qu'à partir de la mise en demeure (art. 1146 C. civ.) et, à moins d'un texte formel, les intérêts ne courent qu'à dater de la demande en justice (art. 1153 C. civ.); mais le Code civil a soin d'ajouter cette restriction : " sauf les règles particulières au commerce. " L'article 161 est une de ces règles.

Émérigon (ch. III, sect. V, § 1) enseigne que l'emprunteur est en demeure de remplir ses obligations dès que les risques ont pris fin ; Boulay-Paty, son annotateur, l'admet pour le capital prêté, mais non pour le profit maritime ; M. de Valroger (n° 985), s'appuyant sur une décision du tribunal de Marseille, pense qu'il faut un protêt, même pour le capital. La loi maritime belge a consacré cette dernière solution.

582. — La somme prêtée doit être remboursée au prêteur ou à son mandataire au lieu d'arrivée du navire et aussitôt après l'arrivée, s'il n'a été ni stipulé un autre lieu de payement, ni accordé un délai de remboursement plus prolongé. M. Desjardins (n° 1184) est d'avis qu'il faut laisser à l'emprunteur le temps de toucher son fret ou, le cas échéant, le prix de ses marchandises afin qu'il soit ainsi mis à même de remplir ses obligations; il se prévaut de l'autorité d'Émérigon et l'on peut invoquer, à l'appui de son opinion, l'article 688 du Code allemand qui, à moins de stipulation contraire, accorde, pour le remboursement, huit jours à dater de l'arrivée.

MM. Lyon-Caen et Renault (n° 2358) ne s'écartent de cette doctrine que lorsque le billet de grosse est à ordre; aucun délai de grâce ne peut, en ce cas, être accordé.

Nous pensons qu'en aucun cas le capitaine ne peut toucher le fret engagé, ni le destinataire recevoir la marchandise affectée au prêt, sans fournir d'autres sûretés pour le remboursement ; loin d'accorder un délai au débiteur qui diminue les sûretés de son créancier, la loi lui retire le bénéfice du délai convenu (art. 1188 C. civ.).

Le chargement et le fret engagés seront mis sous séquestre si l'emprunteur ne fournit caution à la satisfaction du prêteur. Cette

mesure, analogue à celle prescrite par l'article 79, peut aussi être requise lorsque, par suite d'un retard du navire qui porte le contrat de grosse, le prêteur n'est pas en possession de son titre lors de l'arrivée du navire dont le capitaine a conclu l'emprunt (Desjardins, n° 1185).

Le projet de la Commission française de 1865 contient les dispositions suivantes :

Art. 347. — " Lors de l'arrivée d'un navire, s'il résulte des papiers du bord ou de correspondances reçues qu'il existe un prêt à la grosse sans que le titre soit produit, le capitaine doit, et toute personne qui justifie d'un intérêt peut requérir du tribunal qu'il soit nommé un séquestre pour recevoir la consignation, soit du navire, soit des marchandises, jusqu'à la production du titre.

Le tribunal détermine, en raison des circonstances, le délai pour produire le titre. Il peut aussi prescrire toutes mesures conservatoires, et notamment astreindre à donner caution.

Art. 348. — Même lorsque le titre est produit, le tribunal, à la requête du capitaine, du porteur ou de tout autre intéressé, peut nommer un séquestre des choses affectées au prêt et lui donner mission de prendre toutes mesures préparatoires ou conservatoires.

Il peut autoriser le séquestre à vendre, soit le navire, soit tout ou partie des marchandises affectées. Le séquestre rend compte de son administration aux intéressés qui sont tous d'accord pour la faire cesser, ou au tribunal.

Art. 349. — Les propriétaires du navire, mis en demeure par le porteur du titre de déclarer leur option entre le payement de la dette et l'abandon du navire et du fret, peuvent surseoir à leur déclaration d'option jusqu'à l'homologation du règlement de répartition des dépenses, si le prêt porte sur le navire et la cargaison. Ils sont tenus de déclarer leur option dès qu'ils en sont requis, aussitôt après ladite homologation et aussitôt après l'échéance du prêt, s'il porte sur le navire seulement. Ils sont personnellement débiteurs du prêt, si, dans les huit jours de la sommation qui leur est faite, ils n'ont pas déclaré s'en affranchir par l'abandon du navire et du fret. L'abandon doit comprendre le fret payé d'avance et non restituable à l'affréteur. "

ART. 162.

Tout acte de prêt à la grosse peut être négocié par la voie de l'endossement, s'il est à ordre. — L'endossement est soumis aux règles établies par la loi du 20 mai 1872 relative à la lettre de change et au billet à ordre. — En ce cas, la négociation de cet acte a les mêmes effets et produit les mêmes actions en garantie que celle des autres effets de commerce.

ART. 163.

La garantie de payement ne s'étend pas au profit maritime, à moins que le contraire n'ait été expressément stipulé.

Code de commerce de 1807. — Art. 313. — Tout acte de prêt à la grosse peut être négocié par la voie de l'endossement, s'il est à ordre. — En ce cas, la négociation de cet acte a les mêmes effets et produit les mêmes actions en garantie que celle des autres effets de commerce.

Art. 314. — La garantie de payement ne s'étend pas au profit maritime, à moins que le contraire n'ait été expressément stipulé.

SOMMAIRE.

583° — Les lettres à la grosse peuvent être créées à ordre.
584° — Conséquences de l'emploi de cette forme.
585° — Pluralité d'exemplaires de la lettre à la grosse.
586° — Exceptions que le débiteur peut opposer au cessionnaire.
587° — Garanties résultant de la cession.
588° — Le recours contre les endosseurs ne s'étend pas au profit maritime.

583. — Soumettre la cession des lettres à la grosse aux formalités du droit civil (art. 1690 C. civ.), exposer le cesssionnaire à voir son action entravée par toutes les exceptions que le débiteur peut opposer au cédant, c'eût été rendre à peu près impossible la circulation de ces titres. La loi sert les intérêts du commerce en autorisant les parties à donner à la lettre à la grosse la forme d'une lettre de change ou d'un billet à ordre.

584. — Les conséquences de l'emploi de cette forme sont, autant que la nature du titre le permet, réglées par la loi du 20 mai 1872; la loi maritime se borne à déduire l'une de ces conséquences.

L'endossement du billet de grosse est soumis aux règles tracées pour l'endossement des lettres de change : il fait foi de sa date (art. 29, L. 1872); l'endossement régulier, même après l'échéance, transfère irrévocablement la propriété de l'effet endossé avec les garanties qui y sont attachées (art. 26, L. 1872); l'endossement en blanc est valable (art. 27, L. 1872).

De la lettre à la grosse endossée en blanc à la lettre au porteur il n'y a qu'un pas; M. Desjardins (n° 1149) n'hésite pas à le franchir : " Dans ce cas, écrit-il, aucune formalité n'est, à l'échéance, imposée au porteur; il ne peut encourir aucune déchéance, n'ayant de recours que contre le souscripteur. "

La forme de la lettre à la grosse est plus compliquée que celle de la lettre de change, puisque la première doit indiquer les sûretés et les risques du contrat; la prescription diffère (art. 235); il ne peut être question, pour le billet de grosse, ni de provision, ni d'acceptation, ni d'aval; l'échéance n'est déterminée ni par une date fixe, ni par un délai prenant cours à compter de la présentation à vue; mais les règles relatives au payement, au protêt, au recours, sont applicables aux lettres à la grosse créées à ordre. Le protêt doit être fait au plus tard le second jour (art. 53, L. 1872) qui suit celui où le porteur du billet de grosse a été instruit de l'événement qui rend le capital exigible (Lyon-Caen et Renault, n° 2342; Cresp et Laurin, II, p. 320; Boistel, n° 1429), ou, pour être plus exact, le surlendemain du jour où l'événement eut été connu d'un cessionnaire vigilant (Valroger, n° 1014; Desjardins, n° 1148). Le recours doit être exercé contre le cédant dans la quinzaine du protêt (art. 56, L. 1872).

585. — Le payement d'une lettre de change fait sur une seconde, troisième, quatrième, etc., est valable (art. 37, L. 1872) et libératoire, à la condition de retirer la lettre sur laquelle se trouve l'acceptation (art. 38, L. 1872). Une lettre à la grosse ne s'accepte pas; le tiré se libère donc en payant sur un exemplaire quelconque de la lettre. Néanmoins, si plusieurs porteurs se présentent à la fois, le tiré agira prudemment en faisant nommer un consignataire des

fonds, à l'instar de ce que l'article 44 prescrit au capitaine dans le cas où plusieurs personnes, munies de divers exemplaires d'un même connaissement, réclament simultanément la délivrance du chargement (Valroger, n° 1018; Desjardins, n° 1148).

Le Code allemand réglemente la matière; son article 690 porte: " S'il se présente plusieurs porteurs réguliers d'un acte de prêt à la grosse, ils doivent être tous écartés. Les sommes dues pour libérer le gage doivent être déposées, soit en justice, soit de telle autre manière sûre, et notification doit en être faite, avec indication des motifs, aux porteurs de l'acte de prêt à la grosse qui se sont présentés. Quand le dépôt n'a pas lieu en justice, le déposant peut faire constater par acte authentique les mesures qu'il prend, ainsi que les motifs qui les dictent, et déduire les frais qui en résultent des sommes dues pour l'emprunt à la grosse. "

586. — En général le débiteur d'un effet à ordre ne peut opposer au cessionnaire les exceptions qu'il pourrait opposer au cédant (Lyon-Caen et Renault, n° 2344); il est fait exception à cette règle pour les cessions postérieures à l'échéance et seulement en ce qui concerne les exceptions que le débiteur eût pu opposer au propriétaire d'alors (art. 26, L. 1872).

Ces règles s'appliquent au cessionnaire d'un billet de grosse à ordre.

587. — Le cédant garantit-il la solvabilité du débiteur? Tous ceux qui ont signé, accepté ou endossé une lettre de change sont tenus à la garantie solidaire envers le porteur (art. 30, L. 1872). M. de Courcy (I, p. 36) est d'avis qu'il ne peut y avoir de recours lorsqu'il s'agit d'un prêt fait au capitaine, ce prêt ne conférant de droits que sur la chose affectée. MM. de Valroger (n° 1017), Lyon-Caen et Renault (n° 2321) répondent que la faculté de se libérer par abandon, loin d'exclure la responsabilité personnelle, l'implique au contraire. Nous en convenons, mais la créance cédée est une créance aléatoire, subordonnée à certains risques et restreinte par le droit d'abandon. Le cédant ne cède que les droits qui compètent à un prêteur à la grosse; le cessionnaire ne peut donc, lorsque la perte de l'objet affecté au prêt ou l'abandon de cet objet éteint, paralyse ou limite son action personnelle contre l'emprunteur, se retourner contre l'endosseur comme si celui-ci lui avait cédé et garanti une créance pure et simple.

Le caractère personnel de l'obligation de l'emprunteur ne porte aucune atteinte à son droit de se libérer par abandon (Valroger, n° 1115). On ne se trouve pas en présence de ce dilemme : responsabilité illimitée ou irresponsabilité absolue ; l'échelle décroissante se compose de trois degrés : la responsabilité personnelle illimitée, la responsabilité personnelle limitée par la faculté d'abandon, l'irresponsabilité personnelle.

Nous examinerons plus loin (V. n° 592) si la faculté de se libérer par l'abandon de sa marchandise appartient au chargeur; nous savons qu'elle appartient au propriétaire du navire. Le droit d'abandon est, pour ce propriétaire, un moyen de se libérer de toutes les créances provenant d'une expédition maritime et qu'il n'a pas contractées personnellement, moyennant l'abandon du navire et du fret, quittes et libres de toutes charges, à cette catégorie de créanciers (V. n° 71). Pour le propriétaire du chargement, ce droit, s'il existe, consiste dans la faculté de se libérer de toutes les dettes non contractuelles, nées du transport maritime, moyennant l'abandon de la marchandise (V. n°s 439 et 487); contractuellement obligé au payement du fret (art. 77), le chargeur doit prélever sur sa fortune de terre la somme nécessaire pour acquitter ce fret, de façon à faire à ses créanciers non contractuels l'abandon intégral des marchandises chargées par lui.

588. — L'article 163 porte, comme l'article 314 du Code, que le recours en garantie ne s'applique pas, de plein droit, au profit maritime. Il faut, pour qu'il s'y étende, que ce supplément de garantie soit stipulé. Telle est aussi la solution admise par le Code portugais (art. 627) : « Le titre du contrat de risque dressé à ordre est négociable par un endos, dans les mêmes conditions et avec les mêmes droits et actions en garantie que les lettres de change. L'endossé prend la place de l'endosseur, tant à l'égard de la prime que des pertes; mais la garantie de la solvabilité du débiteur est restreinte au capital, sans comprendre la prime, sauf convention contraire. »

Le Code italien a donné la préférence à la solution opposée; l'article 592 de ce Code s'exprime ainsi : « La garantie de payement s'étend aussi au profit maritime, s'il n'y a convention contraire ».

ART. 164.

Si les choses sur lesquelles le prêt à la grosse a eu lieu sont entièrement perdues, et que la perte soit arrivée dans le temps et dans le lieu des risques, par cas fortuit ou par baraterie de patron, conformément aux articles 178 et 184, la somme prêtée ne peut être réclamée. — L'emprunteur doit faire toutes diligences pour prévenir ou atténuer le dommage, selon ce qui est prescrit à l'assuré par l'article 17 de la loi du 11 juin 1874.

ART. 165.

En cas de naufrage, le payement des sommes empruntées à la grosse est réduit à la valeur des choses sauvées et affectées au contrat, déduction faite des frais de sauvetage. — Dans le même cas, le payement des sommes empruntées à la grosse sur le fret est réduit à ce qui est dû pour fret, déduction faite des loyers de l'équipage et de la part du prêteur dans les frais de sauvetage.

Code de commerce de 1807. — Art. 324. — Le prêteur à la grosse sur marchandises chargées dans un navire désigné au contrat, ne supporte pas la perte des marchandises, même par fortune de mer, si elles ont été chargées sur un autre navire, à moins qu'il ne soit légalement constaté que ce chargement a eu lieu par force majeure.

Art. 325. — Si les effets sur lesquels le prêt à la grosse a eu lieu sont entièrement perdus, et que la perte soit arrivée par cas fortuit, dans le temps et dans le lieu des risques, la somme prêtée ne peut être réclamée.

Art. 326. — Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, et les dommages causés par le fait de l'emprunteur, ne sont point à la charge du prêteur.

Art. 327. — En cas de naufrage, le payement des sommes empruntées à la grosse est réduit à la valeur des effets sauvés et affectés au contrat, déduction faite des frais de sauvetage.

Art. 328. — Si le temps des risques n'est point déterminé par le contrat, il court, à l'égard du navire, des agrès, apparaux, armement et victuailles, du jour que le navire a fait voile, jusqu'au jour où il est ancré ou amarré au port ou lieu de destination. — A l'égard des marchandises, le temps des risques

court du jour qu'elles ont été chargées dans le navire ou dans les gabarres pour les y porter, jusqu'au jour où elles sont délivrées à terre.

Ordonnance de 1681. — Art. 11. Tit. V. Liv. III. — Tous contrats à la grosse demeureront nuls par la perte entière des effets sur lesquels on aura prêté, pourvu qu'elle arrive par cas fortuit dans le temps et dans les lieux des risques. — Art. 12. — Ne sera réputé cas fortuit tout ce qui arrive par le vice propre de la chose, ou par le fait des propriétaires, maistres ou marchands chargeurs, s'il n'est autrement porté par la convention. — Art. 13. — Si le temps des risques n'est point réglé par le contrat, il courra, à l'égard du vaisseau, ses agrès, apparaux et victuailles, du jour qu'il aura fait voile, jusqu'à ce qu'il soit ancré au port de sa destination et amarré à quai ; et, quant aux marchandises, sitôt qu'elles auront été chargées dans le vaisseau ou dans les gabarres pour les y porter, jusqu'à ce qu'elles soient délivrées à terre. — Art. 17.— Seront toutefois, en cas de naufrage, les contrats à la grosse réduits à la valeur des effets sauvés.

SOMMAIRE.

589. — Les articles 164 et 165 de la loi maritime déterminent les conséquences qu'ont, pour le prêteur à la grosse, les pertes et dommages éprouvés par les objets affectés au prêt lorsque ces pertes ou dommages proviennent des risques maritimes que le prêteur a consenti à courir. L'influence varie suivant que la perte est totale ou partielle, selon qu'elle est survenue dans le temps et dans le lieu des risques ou hors de ce temps ou de ce lieu, selon qu'elle est le résultat d'un cas fortuit, d'une baraterie de patron, d'une faute personnelle de l'emprunteur ou du vice propre de la chose affectée au prêt.

590. — La perte totale de la chose engagée délie l'emprunteur de toute obligation envers le prêteur lorsque cette perte se produit, par cas fortuit ou par baraterie de patron, dans le temps et dans

le lieu des risques. La nature du cas fortuit, cause de la perte, est indifférente; l'article 164 ne distingue pas entre la perte par le naufrage, par l'incendie, par la prise (Valroger, n° 1104 ; Desjardins, n° 1187).

Si toute perte totale suffit pour dégager l'emprunteur, une perte totale est nécessaire. L'article 199 assimile à cette perte, au point de vue du délaissement, l'innavigabilité par fortune de mer, l'arrêt d'une puissance étrangère, la perte ou la détérioration des trois quarts ; ces extensions, spéciales au contrat d'assurance, ne peuvent pas plus être étendues au contrat à la grosse qu'elles ne peuvent l'être à l'avarie commune (V. n° 464); les causes de libération de l'emprunteur sont de stricte interprétation (Req. 9 mars 1869; J. P. 69, 620.—Valroger, n° 1106; Bravard et Demangeat IV, p. 518).

On conçoit ces assimilations en matière de délaissement parce que l'assureur devient propriétaire des objets délaissés ; l'article 164 suppose qu'il n'y a rien à délaisser ; les cas ou il reste un sauvetage sont régis par l'article 165.

La perte s'apprécie au point de vue de la garantie du prêt; une seule condition est requise pour que l'emprunteur soit libéré : la perte de la chose sur laquelle repose le prêt. Il importe peu que le surplus de l'aventure soit sauvé : navire sauvé et cargaison perdue, cargaison sauvée et navire perdu, il suffit que toute la garantie réelle du prêteur périsse pour que sa créance périsse avec la garantie.

Celui qui emprunte à la grosse contracte l'obligation conditionnelle de rembourser la somme prêtée et d'y joindre le profit convenu. Quelle est la nature de la condition : est-elle suspensive (Valroger, n° 1107) ou résolutoire (Emérigon, Ch. XI.) ? Ce point n'a d'importance que sous le rapport de la preuve : la condition est-elle suspensive? le prêteur doit démontrer qu'elle s'est accomplie ; est-elle résolutoire ? l'emprunteur doit établir sa libération (1315, C. civ.).

La condition résolutoire est conforme à la réalité des choses ; un prêt a été consenti, non pas conditionnellement, mais irrévocablement ; tout prêt implique un créancier et un débiteur ; le remboursement peut être subordonné à une condition, l'emprunteur peut être libéré autrement que par payement, mais l'arrivée de la condition ne peut faire qu'il n'y ait pas eu de prêt.

Les rédacteurs de l'article 164 ont exprimé clairement le caractère résolutoire de la condition : « Si les choses sur lesquelles

le prêt à la grosse a eu lieu sont entièrement perdues et que la perte soit arrivée dans le temps et dans le lieu des risques, par cas fortuit ou par baraterie de patron, conformément aux articles 178 et 184, la somme prêtée ne peut être réclamée. „

591. — L'article 165 régit les cas où la perte est partielle; il vise la perte en *quantité* et la détérioration ou perte en *qualité*; l'une et l'autre font aussi l'objet du 1er § de l'article 167 qui traite des avaries particulières (V. nº 406). L'obligation du prêteur, éteinte par la perte totale, est réduite par la perte partielle " à la valeur des choses sauvées et affectées au contrat, déduction faite des frais de sauvetage „. Nous nous trouvons en présence d'une clause résolutoire partielle.

L'Ordonnance, le Code et la loi de 1879 ne se servent plus ici du terme générique " perte „; ils spécifient la perte partielle qui réduit l'obligation de l'emprunteur: cette obligation est réduite à la valeur nette du sauvetage " en cas de naufrage „.

Faut-il prendre ces mots à la lettre et, s'il faut leur donner une interprétation extensive, dans quelle mesure faut-il les étendre?

Les commentateurs de l'Ordonnance s'accordent pour ne pas donner au mot " naufrage „ une interprétation littérale; ils ne s'entendent pas au sujet de l'étendue qu'il convient d'y donner.

Pothier (Contrat à la grosse, nº 47) ne considère que le résultat, sans se préoccuper de la fortune de mer qui en est cause : " *Quid*, s'il n'était arrivé qu'une partie des dits effets et que le surplus eût été perdu ou pris ? la condition (de l'obligation de l'emprunteur), en ce cas, n'existe que jusqu'à concurrence de la valeur de ce qui est resté, et elle fait défaut pour le surplus. C'est ce qui est décidé par l'article 17, qui dit : " Seront toutefois, en cas de naufrage, les contrats à la grosse aventure réduits à la valeur des effets sauvés. „ Le cas du naufrage n'est énoncé dans cet article que comme un exemple; il en doit être de même dans tous les cas auxquels, par une force majeure, une partie des effets sur lesquels le prêt a été fait, a été perdue et le surplus sauvé, comme lorsque des pirates ont pillé le vaisseau et ont emporté une partie des dits effets et laissé le reste. Dans tous ces cas l'Ordonnance veut que le contrat soit réduit à la valeur des effets sauvés. „

Valin, commentant l'article 11 du titre V du livre III de l'Ordon-

nance, s'exprime ainsi : " *Par la perte entière.* Il ne s'en suit point de là que, si la perte n'est pas totale, le contrat subsiste dans son intégrité..., la raison veut que celui qui est tenu de supporter la perte, lorsqu'elle est entière, la supporte à proportion lorsqu'elle est moindre. „

Emérigon (ch. XI, Sect. 1, § 3) restreint le mot naufrage aux sinistres majeurs et cherche à couvrir cette restriction de l'autorité de Pothier : " En cas de naufrage ou de tout autre sinistre majeur, le contrat demeure nul et il est réduit à la valeur des effets sauvés. (M. Pothier, nº 47, observe très bien que le cas de naufrage n'est énoncé dans l'article 17 que comme un exemple.) Lors donc qu'on se trouve au cas de prise, de naufrage, de bris, d'échouement, d'arrêt de prince, etc., la perte entière légale est encourue ; il s'agit alors de sauvetage ; l'obligation personnelle du preneur est éteinte : il ne reste au donneur qu'une simple action réelle et le contrat est réduit à la valeur des effets sauvés. „ Emérigon cite le passage de Pothier que nous avons transcrit et ajoute : " Cet auteur entend parler ici des cas majeurs dont l'effet est de convertir en sauvetage tout ce qui échappe du sinistre même „.

Rien dans le texte de Pothier n'autorise ce commentaire restrictif ; Pothier étend le mot naufrage à " tous les cas „ où une partie des effets engagés a péri par force majeure.

L'arrêt du prince, bien qu'il autorise le délaissement (art. 199), ne peut être assimilé au naufrage ; il laisse intacts les objets affectés au prêt. Par contre, la destruction partielle par incendie ou par explosion, le sacrifice partiel par suite de jet sont des pertes partielles bien que ces faits ne constituent pas des sinistres majeurs.

Un grand nombre de commentateurs du Code (Cresp et Laurin, II, p. 338 ; Frémery, p. 265 ; Bressoles, nº 58 ; Hoechster et Sacré, II, p. 1145 ; Lyon-Caen et Renaut, nº 2367, note 4), ont suivi l'interprétation d'Emérigon ; quelques-uns (Valroger, nº 1117 ; Desjardins, nº 1191) étendent moins encore la portée du mot " naufrage „ ; d'autres enfin (Bédarride, nºs 957-959 ; Caumont, Vº Emprunt à la grosse, nº 27 ; Boistel, nº 1437 ; Bravard et Demangeat IV, p. 518) suivent le sentiment de Pothier et assimilent au naufrage tout autre accident de mer. Cette opinion est la vraie suivant les Pandectes belges (Vº Contr. à la grosse, nº 89) et suivant nous. Le mot " naufrage „ ne comporte que deux interpré-

tations logiques ; il faut : ou le prendre à la lettre et ne lui donner aucune extension, ou en faire le synonyme de fortune de mer ; l'accident-type indique le genre-accidents. Cette dernière interprétation est celle qu'il convient de donner à l'article 165 de la loi maritime belge.

La rédaction du Code portugais exclut toute équivoque :

Art. 630. — " Si les objets sur lesquels l'emprunt a été fait sont perdus par cas fortuit ou par force majeure dans le temps et dans le lieu dont le prêteur a pris les risques, l'emprunteur est libéré. Si la perte est partielle, le payement de la somme prêtée se réduit à la valeur des objets affectés et sauvés, sans préjudice des créances qui ont la préférence sur le prêteur.... "

Ce système prévaut en Suède depuis le Code édicté par Charles XI en 1667 : " L'emprunteur sera tenu de rembourser au lieu désigné, et dans les quinze jours qui suivront son arrivée avec le navire ou les marchandises affectés, tout ce qu'il devra pour le prêt à la grosse, tant en principal qu'en profits maritimes, si mieux il n'aime abandonner au prêteur le navire ou les marchandises affectés à la grosse, s'ils existent, ou leur prix s'ils ont été vendus; et par cet abandon il sera libéré de sa dette. S'il néglige de payer ou d'abandonner les choses affectées, le prêteur pourra le poursuivre dans sa personne ou dans ses propriétés, ou ses héritiers, pour se faire payer, non seulement le principal et les profits convenus, mais encore les intérêts équitables, depuis le jour où le payement aurait dû être effectué. " (4me partie, ch. V.)

Le Code allemand donne au prêt à la grosse un caractère exclusivement réel : *Art. 680.* " Le contrat à la grosse est, au sens du présent Code, un emprunt fait par le capitaine en cette qualité, en vertu des pouvoirs que le présent Code lui confère, moyennant une prime, avec engagement soit du navire, du fret et du chargement, soit d'un ou plusieurs de ces objets, et sous la condition que le créancier n'aura d'action que sur les objets engagés et après seulement que le navire sera parvenu au lieu où il doit terminer le voyage pour lequel l'emprunt est contracté. "

Le bottomry-bond, en droit anglais, n'engendre aucune obligation personnelle (Desjardins, nº 1182).

592. — Les emprunts à la grosse contractés en cours de voyage, les seuls que la loi maritime réglemente, se subdivisent en trois

catégories: les emprunts conclus dans l'intérêt exclusif du navire, les emprunts contractés dans l'intérêt commun du navire et du chargement, les emprunts faits dans l'intérêt exclusif du chargement.

Avant la loi du 19 juin 1855 la jurisprudence belge (Cas. 27 juillet 1850; Pas. 51. 1. 60) décidait, comme la jurisprudence française le faisait avant la loi du 14 juin 1841, que le propriétaire du navire régulièrement greve d'un emprunt à la grosse ne pouvait invoquer l'article 216 du Code de 1807 pour se libérer, par l'abandon du navire et du fret, de l'obligation de rembourser l'emprunt. Depuis que les lois de 1841, en France, et de 1855, en Belgique, ont étendu le texte de l'article 216 de façon à libérer des engagements du capitaine le propriétaire qui fait abandon, la créance du prêteur à la grosse, sans perdre, en droit, son caractère personnel, a pris, en fait, un caractère si exclusivement réel, que nous avons vu (V. n° 70) la Cour de cassation de France, dédaignant les apparences juridiques pour s'en tenir aux réalités du fait, caractériser ainsi la situation du prêteur : " les engagements contractés dans les conditions déterminées par l'art. 216 C. com. affectent exclusivement le navire et le fret et présentent un caractère essentiellement réel. "

La première catégorie d'emprunts, ceux faits dans l'intérêt exclusif du navire, n'offrent pas au prêteur, on le voit, une véritable garantie personnelle. Les rapports des Commissions de la Chambre et du Sénat, chargées d'examiner le projet qui est devenu la loi du 19 juin 1855, constatent l'un et l'autre que, d'après les usages du commerce maritime, le prêteur ne se préoccupe que de la garantie réelle qui lui est offerte; d'ordinaire il ignore la solvabilité de l'emprunteur (Ann. parl. 1854-1855: Chambre p. 863; Sénat p. 247).

Les emprunts à la grosse contractés par le capitaine pour le salut commun du navire et du chargement, notamment pour solder les frais d'une relâche forcée, n'offrent d'autre garantie au prêteur que la valeur des choses engagées. Le droit du propriétaire du navire de se libérer des engagements du capitaine par l'abandon du navire et du fret est général. Ce droit n'est, il est vrai, pas expressément consacré en faveur des propriétaires du chargement, mais ici il est palpable que la solvabilité de ces propriétaires, inconnus du prêteur, n'est pour rien dans son consentement. Les papiers de bord

ont pu le renseigner au sujet du propriétaire du navire; les connaissements, à supposer qu'il se les soit fait exhiber, ne lui ont pas fait connaître les propriétaires du chargement; il n'y aura trouvé que les noms des expéditeurs et des destinataires.

La jurisprudence admet (V. n° 439) que le capitaine et son mandant, le propriétaire-fréteur, n'ont pas d'action personnelle contre le chargeur, en paiement de sa contribution aux avaries communes; elle ne reconnaît au fréteur qu'une action *in rem scripta*. Le prêteur à la grosse n'a pas d'autres droits (C. Caen, 15 janvier 1867; J. P. 67. 695). Ce prêteur, de même que les autres créanciers qui ont fourni au fréteur les fonds nécessaires au payement des avaries communes, ne peuvent avoir plus de droits que n'en aurait le fréteur lui-même si le capitaine, au lieu d'emprunter, avait payé les avaries des deniers du fréteur.

Ce qui est vrai des emprunts à la grosse contractés dans le but de sauver toute l'aventure ne peut cesser de l'être lorsque l'emprunt est conclu dans l'intérêt exclusif du chargement; qu'importe, en effet, qu'un second intérêt, celui du navire, se greffe sur le premier, celui du chargement? La jurisprudence ne distingue pas entre les avaries communes et les avaries particulières (Cas. f. 2 avril 1884; J. P. 85. 39.); le fréteur, créancier du chargeur à raison des unes ou des autres, n'a que l'*actio in rem scripta*.

La nature de l'engagement contracté dans l'intérêt du chargement doit être la même, que cet engagement soit conclu dans l'intérêt isolé du chargement ou dans l'intérêt combiné du chargement et du navire; la mesure de la responsabilité du chargeur varie suivant qu'on se trouve dans l'une ou l'autre hypothèse, le principe et la nature de cette responsabilité ne peuvent être différents.

Aussi la Commission française de 1865 avait-elle introduit dans ses propositions un article ainsi formulé: Art. 340. « Le capitaine n'est pas personnellement responsable de l'emprunt, s'il s'est conformé, dans l'exécution, aux conditions de l'autorisation. Il engage sa responsabilité personnelle s'il y manque autrement que par force majeure. — Les propriétaires du navire affecté à l'emprunt n'en sont responsables que sauf la faculté d'abandon réservée par l'article 225. — Les propriétaires des marchandises affectées à l'emprunt n'en sont pareillement responsables que sauf la faculté de les abandonner au prêteur. »

Cherchons dans la Note explicative de la Commission française (p. 98) les développements de cet article 340 :

L'emprunt est fait par le capitaine, mais le capitaine n'est qu'un mandataire. Il agit avec l'autorisation du magistrat ; il traite avec des tiers qui connaissent la qualité dans laquelle il procède ; il est donc conforme aux principes généraux du droit qu'il ne soit pas responsable de l'emprunt, et nous avons expliqué, sous le titre du capitaine, que cette solution serait désormais celle du droit maritime. Le projet n'admet d'exception à cette règle que dans le cas où le capitaine ne se serait pas conformé aux conditions de l'autorisation, si, d'ailleurs, son infraction n'est pas justifiée par la force majeure.

Quant au propriétaire du navire, il est certain qu'il est engagé par l'emprunt, puisque c'est son mandataire qui l'a contracté dans les limites de son mandat. En principe, il est donc débiteur ; mais il peut se libérer par l'abandon du navire et du fret. L'article 340 ne fait qu'indiquer cette conséquence naturelle de la faculté d'abandon déjà consacrée par un article antérieur du projet.

Viennent enfin les propriétaires de la cargaison. C'est aussi dans l'intérêt de leur chose qu'on a emprunté ; à ce titre, les conséquences de l'emprunt sembleraient devoir les atteindre. Cependant ne peut-on pas dire qu'à leur égard le capitaine est plutôt un *negotiorum gestor* qu'un mandataire ; que, par suite et d'après les principes généraux du droit, ils sont fondés à répudier ce qui ne leur a pas profité ? Dans tous les cas, n'y aurait-il pas une inégalité choquante à les obliger plus strictement que le propriétaire du navire ?

Ces considérations ont porté la Commission à admettre à leur égard tout à la fois le principe de l'obligation et la faculté de s'en libérer par l'abandon des marchandises affectées au prêt.

Au surplus, on remarquera que ces diverses solutions sont en complète harmonie avec le fait même dont elles règlent les conséquences. Il est évident, en effet, qu'un prêteur qui traite avec un capitaine en cours de voyage, et qui accepte pour gage un navire ou des marchandises dont les propriétaires lui sont inconnus, ne fonde aucune espérance sur leur obligation personnelle. En réalité, c'est aux choses qu'il prête plutôt qu'aux personnes. Il suffit donc de lui assurer la garantie des choses.

« C'était un progrès, je le crois, mais c'était une réforme ». Telle est l'appréciation que fait M. Desjardins (n° 1177*bis*) de l'article 340 du projet de 1867. Tel doit être le sentiment de ceux qui croient que le prêteur à la grosse a plus qu'une action *in rem scripta* contre le chargeur lorsque le capitaine a emprunté dans l'intérêt du chargement.

Les partisans de cette opinion reconnaissent que le réceptionnaire de la cargaison engagée n'est pas tenu personnellement lorsque l'emprunt a pour cause les besoins particuliers du navire (C. Aix, 18 juillet 1862 ; D. 66. 1. 55), mais, d'après eux, quand le capitaine, usant des droits que la loi lui confère, a contracté un emprunt dans l'intérêt de la cargaison, il engage personnellement le chargeur dont il est, en ce cas, le mandataire tacite.

MM. Caumont (V° Abandon nos 105 et 109), Cresp et Laurin, (II n° 194), J. V. Cauvet (nos 68), de Valroger (nos 280, 431 et 1115), Lyon-Caen et Renault (nos 1678, 2319) se prononcent en sens opposé. Tel était aussi l'avis d'Emérigon; parlant du cas où l'armateur charge lui-même son navire et confie au capitaine la gestion de la cargaison, ce jurisconsulte écrit (Ch. IV. Sect. XI, § 3): " L'Ordonnance, en l'article 2, *titre des propriétaires,* parle du capitaine simple conducteur du navire, et à qui la gestion de la cargaison n'a pas été déférée. Les armateurs, *en abandonnant le bâtiment et le fret,* sont déchargés des obligations contractées par ce capitaine, parce que son mandat était circonscrit au fait de la navigation, sans s'étendre au delà. Il en est autrement du capitaine géreur de la cargaison. Les armateurs sont tenus de ses faits, non seulement jusqu'à la valeur du navire et du fret, mais encore jusqu'à la valeur des marchandises confiées à ses soins, et des retraits qui en proviennent. "

Si le capitaine, préposé de l'armateur-chargeur, ne peut engager celui-ci au delà de la valeur de l'aventure dont il a la direction, à plus forte raison le capitaine, *negotiorum gestor* des chargeurs autres que l'armateur, ne peut-il engager ceux-ci au delà de la valeur du chargement.

M. Desjardins admet avec nous (n° 1048) que l'action en contribution est réelle; il cite l'autorité de Casaregis : *actio ad petendam contributionem est in rem scripta;* il enseigne que " dans toute la théorie des avaries communes la marchandise est, pour ainsi dire, personnalisée " ; que " la masse contribuable est la vraie, la seule débitrice " ; il admet la même doctrine (n° 1049), du moins " en principe ", pour le règlement des avaries particulières; il rappelle que, sur ses conclusions, la Cour de cassation de France a, dans son arrêt du 2 avril 1884, énoncé cette règle générale : " L'affréteur ne saurait être obligé au paiement des frais de sauvetage pour une somme supérieure à la valeur ou au prix des marchandises sauvées " ; M. Desjardins ajoute qu' " il en est évidemment des autres avaries-frais comme du sauvetage ". Mais, s'il en est ainsi, si le capitaine, *negotiorum gestor* du chargeur, n'a contre lui qu'une *actio in rem scripta* lorsque le crédit personnel de l'armateur a procuré les fonds nécessaires pour solder la dépense ou la part de dépense faite dans l'intérêt du chargement, comment en pourrait-il être autrement du prêteur

à la grosse lorsque ce prêteur exerce contre le chargeur les droits qu'il tient du capitaine *negotiorum gestor?*

C'est, en effet, l'action du gérant d'affaires qu'exercent contre le chargeur ceux qui ont contracté avec le *negotiorum gestor* (Demolombe XV, nº 198; Laurent XX, nº 322). Les auteurs qui accordent à ces tiers une action directe contre le maître dont l'affaire a été utilement gérée (Colmet de Santerre, V, nº 354, Marcadé, art. 1375, II), se gardent de prétendre que les tiers puissent, par l'action directe, obtenir du maître plus qu'ils n'obtiendraient de lui par l'action subrogatoire; ces auteurs ne se préoccupent que d'éviter un circuit d'actions.

593. — En cas de perte partielle des choses affectées au contrat les droits du prêteur à la grosse sont réduits à la valeur nette de celles de ces choses qui n'ont pas péri; l'article 165 exprime cette idée par les mots: la valeur des choses sauvées, déduction faite des frais de sauvetage. Ces mots donnèrent lieu à un débat dans le sein de la Commission extra-parlementaire; sans préjuger les conflits de préséance qui peuvent se produire entre le prêteur et d'autres créanciers privilégiés, l'article constate que la créance du prêteur est réduite de tout le montant de celle du sauveteur, indépendamment d'une première réduction résultant de la perte matérielle éprouvée par les choses affectées.

Citons le procès-verbal de la séance du 12 mai 1863 :

Un membre propose d'ajouter à cet article les mots : et autres frais privilégiés. Indépendamment des frais de sauvetage, il y a d'autres frais qui ne rentrent pas dans cette catégorie et dont il doit être fait déduction dans le cas prévu par l'article; tels sont notamment les loyers de l'équipage, qui constituent des frais privilégiés et, comme tels, doivent être payés avant tous autres.

Cette proposition n'est pas accueillie.

L'article n'a pas pour objet de déterminer l'ordre des privilèges qui peuvent être exercés sur les objets sauvés, mais uniquement d'indiquer sur quoi le prêteur peut se faire payer.

Les frais du sauvetage sont à la charge du prêteur, de même qu'ils sont à la charge de l'assureur. Il n'y a de chose sauvée que ce qui reste après déduction des frais de sauvetage; ces frais diminuent donc d'autant la créance du prêteur. Tel est le sens de l'article. Quant aux privilèges dont d'autres peuvent se prévaloir, l'article ne s'en occupe pas et n'a pas à s'en occuper, puisque, s'ils peuvent avoir pour effet de nuire à l'exercice du privilège du prêteur, ils ne peuvent diminuer en rien le montant de sa créance vis-à-vis de l'emprunteur, et qu'il ne s'agit ici que de déterminer de quoi se constitue cette créance en cas de naufrage. (N. B. nº 801.)

Emérigon (Ch. XI, Sect. II, § 1) enseigne que, pour se libérer, le preneur n'est pas obligé de faire abandon. Pas plus que l'Ordonnance ni le Code, la loi de 1879 n'organise une procédure d'abandon; elle ne parle même pas d'abandon; l'article 165 se borne à réduire la créance du prêteur à la valeur des choses sauvées et affectées au contrat, déduction faite des frais de sauvetage, mais la pensée évidente du législateur est de permettre à l'emprunteur de se libérer moyennant l'abandon du gage ou de sa valeur nette.

Le gage abandonné doit l'être quitte et libre de toutes charges; si des créances privilégiées, autres que celles des sauveteurs, priment la créance du prêteur, l'emprunteur doit prélever sur sa fortune de terre la somme nécessaire pour désintéresser ces créanciers ou pour indemniser le prêteur des prélèvements qu'ils opèrent sur le produit du gage (V. n° 71).

594. — Le 26 mai 1863, la Commission revint sur les articles examinés le 12 et y proposa de nouvelles modifications; citons encore les procés-verbaux :

Un membre revient sur la proposition qu'il a faite, dans la dernière séance, tendante à ajouter à l'art. 327 les mots : et autres frais privilégiés.

Il persiste à croire qu'en cas de naufrage le prêteur, indépendamment des frais de sauvetage, doit supporter aussi les loyers des matelots et gens de l'équipage, de même que l'assureur doit les supporter, suivant le principe que la Commission a consacré à l'art. 62 du titre des Assurances maritimes.

Quelques membres objectent, ainsi qu'ils l'ont fait dans la dernière séance, que l'art. 327 n'a d'autre objet que de régler les rapports juridiques entre le prêteur et l'emprunteur. Il n'est d'ailleurs pas obstatif à l'exercice du privilège des gens de l'équipage pour le payement de leur salaire, mais ils pensent que le prêteur qui, par l'effet de ce privilège, aura été contraint de payer ce salaire, aura, de ce chef, une action personnelle contre l'emprunteur, pour en être remboursé, parce que s'il est équitable que le prêteur, en cas de naufrage, supporte les frais de sauvetage, il n'existe pas de motifs pour lui faire supporter les loyers des matelots, dont l'emprunteur seul doit rester tenu.

On répond que c'est par le travail des gens de l'équipage que les marchandises, en cas de naufrage, sont sauvées en tout ou en partie; il est donc parfaitement équitable que le prêteur, reprenant ce qui a été sauvé des marchandises, ait à supporter le salaire des gens de l'équipage, sans lesquels il ne serait rien resté; ce salaire contribue à former le fret, il s'y incorpore et l'on ne comprendrait pas que le prêteur pût s'approprier le fret sans devoir supporter cette dette dont le fret est grevé; c'est le même motif qui a fait admettre que l'assureur, en cas de délaissement, ne peut s'approprier le fret de la partie du chargement sauvée, qu'à la condition de supporter les loyers de l'équipage; il faut,

pour être conséquent, admettre le même principe relativement au prêteur à la grosse.

Quelques membres font remarquer que ce principe n'est relatif qu'à l'assureur sur fret ; de même pour le contrat à la grosse, il ne pourrait jamais y avoir lieu d'en faire un principe général; on pourrait se borner à en faire l'objet d'une disposition spéciale, relative uniquement au prêt à la grosse sur fret.

Cette dernière proposition est accueillie par la Commission, qui décide d'ajouter à l'article 327 (17 du projet), un nouveau paragraphe ainsi conçu :

" Dans le même cas, le payement des sommes empruntées à la grosse sur le fret est réduit à ce qui reste dû du fret, déduction faite des loyers de l'équipage et de la part du prêteur dans les frais de sauvetage. " (N. B. n° 807.)

Il est aisé de déterminer la valeur nette des choses sauvées lorsqu'il s'agit du navire et du chargement; la vente ou l'expertise fixent la valeur brute du sauvetage, la déduction des frais ramène la valeur brute à la valeur nette. Il est moins aisé de déterminer ce qu'est le fret sauvé et cependant c'est ce fret dont il faut faire abandon au prêteur si le fret est la garantie du prêt. L'article 165 détermine les bases du calcul : du fret brut, exigible à l'arrivée, on déduit " les loyers de l'équipage et la part du prêteur dans les frais de sauvetage ". Quelle est cette part ? Les frais de sauvetage sont, en général, des avaries communes (V. n° 435); ces avaries sont réparties proportionnellement entre le chargement, le navire et le fret (art. 104). L'article 167 fait contribuer le prêteur aux avaries communes postérieures au prêt; la part des frais de sauvetage incombant au prêteur se détermine par la combinaison des articles 104 et 167.

Lorsqu'on n'a engagé qu'une partie indivise du navire, du chargement ou du fret, la déduction des frais de sauvetage et, le cas échéant, des loyers, s'opère proportionnellement.

595. — Le contrat à la grosse peut être conclu : 1° pour ce qui reste à faire d'un voyage simple ; 2° pour ce qui reste à faire d'un voyage d'aller et retour. L'emprunt contracté pour un temps limité se conçoit de la part du propriétaire qui traite avant le départ, le capitaine n'emprunte que pour achever un voyage en cours. S'il a entrepris un voyage d'aller et retour et que la nécessité d'emprunter à la grosse se présente à l'aller, on comprend que le capitaine impose au prêteur les risques du voyage jusqu'au retour au port d'armement ; un navire expédié à la côte de Guinée, par exemple, peut ne pas trouver de crédit aux lieux où se termine e voyage d'aller.

Pothier (n° 32) et Emérigon (Ch. VIII, Sect. 1), se basant sur la pratique journalière de leur temps, enseignent qu'il faut présumer le prêt fait pour l'aller et le retour; MM. Bédarride (n° 973) et Desjardins (n° 1168) adoptent cette opinion. Elle nous paraît judicieuse en ce qui concerne les prêts faits avant le départ; il est peu admissible que le propriétaire trouve au port de destination le crédit qui lui manque au port de départ. Il en est autrement du capitaine contraint d'emprunter en cours de voyage (Valroger n° 983); il est vraisemblable qu'à destination le capitaine trouvera crédit à des conditions moins onéreuses qu'au port de relâche; le prêt à la grosse n'est pour lui qu'un expédient momentané.

Le prêt sur marchandises ne se conçoit pas pour une durée supérieure à celle de la traversée que font ces marchandises.

Le prêt est fait pour une traversée, sans que le contrat en précise le commencement et la fin. Quand les risques commencent-ils, quand finissent-ils ? L'Ordonnance et le Code l'ont déterminé avec précision en ce qui concerne les prêts antérieurs au départ : pour le navire, les risques commencent du jour où il fait voile jusqu'au jour où il est ancré et amarré au port de destination; pour la cargaison, du jour où elle est chargée dans le navire ou dans les allèges qui les y conduisent, jusqu'au moment où elles sont déchargées à terre. Le point de départ du prêt fait avant le départ ne peut être celui du prêt consenti en route; les risques du prêt fait au capitaine dans un port de relâche doivent, sauf stipulation contraire, courir à dater du moment où les fonds lui sont versés par le prêteur : le navire est en cours de voyage, le prêteur assume les risques de la suite du voyage.

596. — Le temps et le lieu des risques se confondent en ce qui concerne le prêt à la grosse fait au capitaine en cours de voyage; la suite du voyage interrompu en est à la fois le temps et le lieu.

Le contrat d'assurance est rompu par le changement de route, de voyage ou de vaisseau ordonné par l'assuré (art. 182).

Le capitaine qui a levé de l'argent sur le navire ou la cargaison ne peut faire courir au prêteur d'autres risques que ceux convenus; il lui a indiqué le voyage en cours d'exécution, il lui a, par voie de conséquence, indiqué la route normale; changer volontairement

le voyage ou changer la route, c'est changer le lieu du risque, c'est substituer aux risques convenus des risques différents.

Un transbordement peut être rendu nécessaire par un cas fortuit postérieur au prêt; le prêt fait sur le premier navire n'est pas transféré sur le second, mais le prêt fait sur la cargaison subsiste si le changement de navire n'est pas volontaire (art. 324 C. com. Émérigon, Ch. VIII, Sect. IV). Le déroutement causé par une fortune de mer, le changement de voyage causé par le blocus du port de destination ou toute autre interdiction de commerce, ne rompt pas davantage le contrat (C. Paris 10 juillet 1879; J. H. 79.2.202.— Emérigon, ibid; Desjardins, n° 1169; Valroger, n° 1094); l'infraction aux conditions convenues doit être volontaire.

L'article 598 du Code italien résout ces questions : " Le prêteur à la grosse ne court aucun risque en cas de changement de la route, du voyage ou du navire déclaré dans le contrat, excepté si le changement est arrivé par cas fortuit ou par force majeure. Pareillement le prêteur ne court aucun risque dans n'importe quel cas de réticence ou de fausse déclaration de l'emprunteur, qui diminue l'opinion du risque ou en change l'objet. Le changement du capitaine ou patron, même par congé que lui donne le propriétaire du navire, ne fait pas cesser les effets du contrat, à moins de convention contraire. "

L'article 587 du Code néerlandais dispose comme suit : " L'emprunteur est personnellement responsable du principal et de la prime, si la destination du navire a été changée par son fait ou de son consentement, ou si le navire ou les marchandises affectées sont détériorées, diminuées ou ont péri par le vice propre de l'objet, ou par le fait, la fraude, la méchanceté ou la négligence de l'emprunteur. "

Le Code allemand (art. 694) rend le capitaine personnellement responsable des déroutements volontaires : " Si le capitaine a modifié arbitrairement le voyage prévu au contrat, s'il s'est écarté sans motifs de la route qu'il aurait dû suivre, ou si, après l'achèvement du voyage, il a de nouveau, et sans que l'intérêt du prêteur le commandât, exposé le gage aux dangers de la navigation, il est personnellement garant envers le prêteur des sommes que l'insuffisance du gage ne permet pas à celui-ci de recouvrer, à moins qu'il ne prouve que le changement de voyage, ou le déroutement, ou les nouveaux risques de navigation, n'ont été pour rien dans le résultat. "

La Cour de cassation de France (25 août 1874; J. P. 74. 1225) interprète l'article 351 du Code de 1807 en ce sens qu'il y a changement de voyage " dès que le navire a pris charge et fait voile pour toute autre destination que celle du voyage assuré ", sans qu'il faille distinguer si, au moment du sinistre, le navire s'est déjà écarté de la route qu'il eût dû suivre pour accomplir le voyage assuré. Faut-il étendre cette rigueur au contrat à la grosse? Nous ne le pensons pas : l'article 164 ne subordonne la libération de l'emprunteur qu'à " la perte arrivée dans le temps et dans le lieu des risques "; l'intention du capitaine de s'en écarter à tel moment futur du voyage n'équivaut pas au fait accompli.

597. — L'article 164 renvoie à certains articles du titre des assurances maritimes et de la loi sur les assurances en général. Le titre du Code portugais relatif au " contrat de risque ", c'est-à-dire au contrat à la grosse, contient une assimilation plus générale :

Art. 633. — " Les dispositions de ce Code relatives aux assurances et aux avaries seront applicables au contrat de risque lorsqu'elles ne seront pas contraires à son essence et ne seront pas modifiées par celles du présent titre. " Une règle analogue se rencontre dans le Code brésilien (art. 665). Faute d'un texte de ce genre, on ne peut, en Belgique, appliquer aux contrats à la grosse les dispositions légales relatives au contrat d'assurance lorsqu'elles s'écartent du droit commun et qu'il n'y est pas spécialement renvoyé (C. Rouen, 25 mai 1868; D. 69. 1. 454. — Valroger, n° 1117 ; Desjardins, n° 1191). On n'y peut étendre ni l'article 9 de la loi du 11 juin 1874 relatif aux réticences,— les vices du consentement ne sont régis que par les dispositions générales du Code civil (Valroger, n° 996), — ni l'article 17, d'après lequel l'assureur est tenu des frais de sauvetage, même lorsque ces frais, joints au montant du dommage, dépassent la somme assurée. Le profit maritime est acquis au prêteur dès que certains des risques mis à sa charge ont été courus par lui; il n'est point dû si, avant le commencement des risques, le capitaine renonce à poursuivre son voyage (Émérigon, Ch. VI, Sect. I; Lyon-Caen et Renault, n° 2360*bis*). Dans tous les cas le privilège du donneur lui est acquis pour les deniers dont il s'est dessaisi de bonne foi (Émérigon, Ch. XII, Sect. II); la critique que fait M. Desjardins (n° 1181) d'un arrêt rendu en ce sens, le 28 février 1844, par la Cour de Caen ne nous

paraît pas fondée : le donneur de bonne foi n'a, pour établir son privilège, ni à fournir la preuve de l'emploi utile de ses fonds (Émérigon, Ch. VI, Sect. III, § 3), ni à justifier de risques courus (Émérigon, Ch. XII, Sect. II, § 2); il suffit qu'il ait prêté au capitaine, en cours de voyage, pour des besoins de l'aventure à raison desquels la loi autorise l'emprunt à la grosse.

Pothier (Contrat à la grosse, n° 41) et Valin (art. 15), se basant sur l'analogie que présentent le contrat d'assurance et le contrat à la grosse, veulent que l'on réduise d'un tiers le profit maritime lorsque ce profit a été fixé pour un voyage d'aller et retour et que le retour n'a pas lieu; l'ancienne jurisprudence n'a pas accueilli cette doctrine (Émérigon, Ch. III, Sect. II); MM. Bédarride (n° 974) et Desjardins (n° 1168) approuvent les auteurs du Code de ne pas l'avoir consacrée. Les principes généraux du droit doivent seuls être suivis; il dépend de l'emprunteur de faire courir au prêteur tous les risques convenus, il lui plaît de ne pas les lui faire courir tous; il suffit que le prêteur en coure quelques-uns, pour que l'obligation de payer le profit convenu ne soit pas dépourvue de cause. L'article 186 de la loi maritime est une dérogation aux principes généraux, l'article 182 en est une application. L'indemnité d'un demi pour cent en cas de rupture du voyage (art. 177) est aussi une dérogation au droit commun (Valroger, n° 1042; Lyon-Caen et Renault, n° 2360*bis*).

Le Code italien (art. 597) porte que, " si le voyage est rompu par le fait de l'emprunteur, il doit l'intérêt au cours du marché si celui-ci est supérieur à l'intérêt légal, et il doit en outre payer l'indemnité qui serait due à l'assureur si le prêt était assuré. "

598. — Le prêteur ne répond, en général, que des cas fortuits (Desjardins n° 1167 ; Valroger n° 1100) ; il assume des risques de navigation, il ne garantit pas l'emprunteur contre les pertes résultant de ses fautes. Les auteurs du Code de 1807 ont jugé bon d'exprimer cette pensée (art. 326) : " Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, et les dommages causés par la fait de l'emprunteur, ne sont point à la charge du prêteur. " La Commission chargée de préparer la révision de ce Code proposa de rédiger l'article 326 en ces termes : " Le prêteur ne répond pas des pertes et dommages résultant immédiatement du vice propre de la chose, à moins de stipulation contraire. Il ne

répond pas non plus des dommages causés par le fait et la faute de l'emprunteur „ (N. B. n° 800). Les amendements de 1875 supprimèrent l'article 326 du Code et les changements que l'on proposait d'y apporter; la Commission de la Chambre en indique la raison dans son rapport :

Cette disposition fait double emploi avec celle qui précède. Les pertes survenues par cas fortuit ou par baraterie de patron sont seules à charge du prêteur; il va dès lors de soi que celles qui résultent du vice propre de la chose ou de la faute de l'emprunteur ne lui incombent point.

Le renvoi aux articles 11 et 17 du titre VII des assurances maritimes rend ce point plus incontestable encore; il implique d'ailleurs l'applicabilité de l'article 16 du même titre. (N. B. n° 1278.)

La loi de 1879 (art. 183) énonce, en matière d'assurances maritimes, comme la loi de 1874 (art. 16 et 18) le fait pour les assurances en général, des règles de droit que le législateur n'a pas cru nécessaire de répéter à propos du contrat à la grosse. C'était inutile, en effet. L'article 160 ne délie l'emprunteur de l'obligation de rembourser le prêt que lorsque le gage a péri par cas fortuit ou baraterie de patron; l'emprunteur n'a aucune cause de libération à invoquer lorsque le gage périt par sa faute ou par vice propre.

L'article 164 impose expressément à l'emprunteur l'une des obligations que la loi du 11 juin 1874 range parmi les devoirs de l'assuré : celui qui est à proximité de la chose grevée ou assurée doit faire toutes diligences pour prévenir ou atténuer le dommage dont la véritable victime, prêteur ou assureur, est au loin. Manquer à ce devoir, c'est, de la part de l'emprunteur comme de la part de l'assuré, engager sa responsabilité personnelle; cette faute postérieure au cas fortuit, cause du sinistre, n'empêche pas l'emprunteur d'user du droit d'abandon, elle l'oblige à réparer les conséquences de sa faute. Demandons aux procès-verbaux de la Commission extra-parlementaire les motifs de cette disposition dont l'initiative lui appartient :

Un membre propose d'insérer dans la loi une disposition expresse pour imposer l'obligation à l'emprunteur, en cas de naufrage, de prendre toutes les mesures nécessaires pour sauver le navire, ou pour diminuer l'importance de la perte. Bien que cette obligation découle, pour lui, des principes généraux, il n'est peut-être pas sans utilité d'attirer spécialement l'attention des parties sur ce point, ainsi qu'on l'a fait dans le nouveau code hollandais. Le principe ayant déjà été consacré, en matière d'assurances, par les art. 31 du titre des Assu-

rances en général et 56 du titre des assurances maritimes (381 du Code de commerce), on pourrait se borner à rendre ces dispositions applicables au contrat à la grosse, dans un second paragraphe que l'on ajouterait à l'article 235 (art. 15 du projet) et qui serait conçu de la manière suivante :

« L'emprunteur doit faire toute diligence pour prévenir ou atténuer le dommage selon ce qui est prescrit à l'assuré aux art. 31 du titre des Assurances en général et 56 (plus tard 57) du titre des Assurances maritimes. »

Cette proposition est accueillie par la Commission. (N. B. n° 808.)

599. — Les conventions sont les lois des parties ; il dépend d'elles d'étendre ou de restreindre, dans les limites tracées par l'ordre public et par la morale, la responsabilité normale du prêteur à la grosse (Bédarride, nos 954, 956 ; Valroger n° 1113 ; Desjardins n° 1167).

En principe, rien ne s'oppose à ce que certains risques, ceux résultant de la baraterie par exemple, soient mis à la charge de l'emprunteur.

Les parties peuvent-elles convenir que le prêteur subira les pertes ou dommages provenant du fait de l'emprunteur ? Valin (Art. 12, Tit. V, Liv. III) juge cette stipulation frauduleuse et M. Desjardins (n° 1167) partage son sentiment. C'est aussi la doctrine contenue dans divers arrêts rendus le 4 février 1870 par la Cour de cassation de Belgique (Pas. 70. 1. 199); mais nous avons constaté (V. n° 112) le changement de jurisprudence de la Cour suprême : ses derniers arrêts (26 octobre 1877, 24 octobre 1878 ; Pas. 77. 1. 407 ; 79. 1. 6) permettent de décliner d'avance la responsabilité des faits non entachés de mauvaise foi. La Cour de Bruxelles s'est prononcée dans le même sens le 7 mai 1887 (J. A. 87. 1. 249.), mais, le 7 juillet 1887 (Pas. 88. 2. 51), une autre chambre de la même cour a admis que l'on ne peut stipuler l'irresponsabilité de ses propres fautes lorsqu'elles sont lourdes ; la Cour de Liège s'est prononcée dans le même sens le 1 février 1888 (Pas. 88. 2. 133). *Culpa lata dolo æquiparatur* est un vieux brocard qui n'a pas cessé d'être vrai ; la difficulté d'application consiste à déterminer où commence cette faute lourde qui équivaut au dol.

ART. 166.

En cas de jet de la chose affectée à l'emprunt, la somme payée par contribution est affectée par privilège aux droits du prêteur à la grosse.

SOMMAIRE.

600° — Le prêteur a droit aux indemnités qui se substituent à son gage.
601° — Il exerce ses droits sur les débris ou le produit de son gage.

600. — Le procès-verbal de la séance tenue le 12 mai 1863 par la Commission chargée de préparer la révision du Code de commerce constate l'origine et le motif de l'article 166 :

Un membre propose une disposition nouvelle portant qu'en cas de jet de la chose affectée à l'emprunt, la somme payée par contribution est affectée par privilège aux droits du prêteur à la grosse.

Cette disposition nouvelle est admise; elle repose sur cette considération, fort équitable, que la somme payée par contribution doit être envisagée comme représentant la chose qui était affectée à l'emprunt. (N. B. n° 801.)

Le Gouvernement soumit la proposition aux Chambres ; elle n'y donna lieu à aucun débat.

L'article 166 ne parle que du jet; il doit être étendu, par identité de motifs, à toute avarie commune. Le jet, avons-nous dit (V. n° 429), est l'espèce-type du genre que désignent les mots « avaries communes » ; le Code ne détermine les règles de la contribution qu'au titre du jet, bien que ces règles s'appliquent à toutes les avaries communes; l'article 166 de la loi de 1879 a le même caractère générique que le Titre XII du Livre II du Code. Reconstituée par contribution, la marchandise sacrifiée est censée n'avoir pas péri : c'est pour cela qu'elle doit le fret (art. 96), c'est pour cela que le prêteur à la grosse conserve sa garantie.

Ce que nous disons de la contribution s'applique à toute indemnité qui s'incorpore aux choses affectées à l'emprunt. L'abandon qui libère les propriétaires de ces choses doit être aussi absolu que l'abandon autorisé par l'article 7 ; nous avons vu que ce dernier doit comprendre toutes les sommes revenant au navire : indemnités d'abordage, d'avaries communes, etc. (V. n°°

71 et 83). L'indemnité dont le caractère est *réel* suit la chose à laquelle elle se rapporte.

L'article 123 du Code finlandais exprime le caractère général de la règle dont l'article 166 de la loi belge est une application : « ...le prêteur jouira d'un privilège sur les contributions aux avaries et sur toutes les autres indemnités dues aux propriétaires des objets affectés au fret. »

M. de Valroger (n° 1068) enseigne que le prêteur n'a aucun droit à l'indemnité d'assurance ; c'est indiscutable (V. n° 35), il ne s'agit que des indemnités qui se substituent à la chose. Il n'y aurait plus de grosse aventure si les risques du voyage étaient couverts, au profit du prêteur, par l'assurance de l'emprunteur. Nous parlons de l'assurance de ce dont la valeur du gage dépasse le montant de l'emprunt, car, à concurrence de l'emprunt, l'assurance manquerait de base puisque, dans ces limites, l'emprunteur ne court aucun risque.

601. — Le créancier hypothécaire exerce ses droits sur les débris du navire ou sur leur produit (art. 149) ; nous avons expliqué précédemment (V. n° 34) que, d'une façon générale, les privilèges qui grèvent le navire subsistent sur les débris et se reportent sur leur produit; il suffit que les créanciers privilégiés fassent, en temps utile, opposition à la distribution de ce produit (V. n° 549).

Le projet français de 1867 (art. 346) reconnaît expressément au prêteur à la grosse un privilège sur les débris de toutes les choses affectées ou sur leur produit. Ce texte est superflu : l'indivisibilité du privilège ne permet pas de contester au prêteur son droit aux débris et, par conséquent, à leur produit, tant qu'il n'est pas distribué. Celui qui réalise les débris agit comme *negotiorum gestor* de tous ceux qui y ont droit.

ART. 167.

Le prêt à la grosse ne contribue pas aux avaries particulières des choses affectées. — Il contribue aux avaries communes survenues postérieurement au prêt, si l'acte n'exprime que le prêteur en est affranchi.

Code de commerce de 1807. — Art. 330. — Les prêteurs à la grosse contribuent, à la décharge des emprunteurs, aux avaries communes. — Les avaries simples sont aussi à la charge des prêteurs, s'il n'y a convention contraire.

Art. 331. — S'il y a contrat à la grosse et assurance sur le même navire ou sur le même chargement, le produit des effets sauvés du naufrage est partagé entre le prêteur à la grosse, pour son capital seulement, et l'assureur, pour les sommes assurées, au marc le franc de leur intérêt respectif, sans préjudice des privilèges établis à l'article 191.

Ordonnance de 1681. — Art. 16. Tit. V. Liv. III. — Les donneurs à la grosse contribueront, à la décharge des preneurs, aux grosses avaries; comme rachats, compositions, jets, mâts et cordages coupés pour le salut commun du navire et des marchandises, et non aux simples avaries ou dommages particuliers qui leur pourraient arriver, s'il n'y a convention contraire.

Art. 18. — S'il y a contrat à la grosse et assurance sur le même chargement, le donneur sera préféré aux assureurs, sur les effets sauvés du naufrage, pour son capital seulement.

SOMMAIRE.

602° — Le prêteur à la grosse contribue-t-il aux avaries ?
603° — Liquidation de la contribution aux avaries communes.
604° — Le prêteur et l'assureur peuvent-ils se trouver en concours ?
605° — Conflits de lois en matière de contrat à la grosse.

602. — Par suite du droit d'abandon que l'article 165 reconnaît à l'emprunteur, le prêteur supporte, indirectement et par contrecoup, les conséquences des avaries lorsque son gage avarié ne suffit plus pour assurer le remboursement du capital prêté et le payement du profit maritime. Le prêteur a-t-il, de plus, l'obligation d'indemniser l'emprunteur des avaries, comme l'assureur en indemnise l'assuré ? Telle est la question que tranche l'article 167.

En aucun cas, le prêteur ne peut être amené à de nouveaux débours puisque l'action d'avarie est *in rem scripta;* il s'agit de savoir si le remboursement à lui faire par l'emprunteur doit être

réduit du montant d'une fraction des avaries communes ou particulières quand le gage avarié est suffisant pour couvrir la somme prêtée et le profit convenu ?

Les conventions des parties déterminent les risques que court le prêteur à la grosse. Sont-elles muettes au sujet des avaries? la loi supplée à leur silence.

Le *Guidon de la mer* est le document le plus ancien qui traite de la contribution du prêteur à la grosse aux avaries. L'article 5 du chapitre XIX de cette compilation est ainsi conçu : " L'argent à profit n'est contribuable en aucune avarie, réservé qu'aux rachapts, compositions et jets faits pour la salvation du total et pour le soulagement et l'évasion des dangers. "

L'Ordonnance de 1681 précise davantage la distinction faite entre les avaries communes et particulières : " Les donneurs à la grosse contribueront, à la décharge des preneurs, aux grosses avaries : comme rachats, compositions, jets, mâts et cordages coupés pour le salut commun du navire et des marchandises, et non aux simples avaries ou dommages particuliers qui leur pourraient arriver, s'il n'y a convention contraire. "

Le Code de 1807 impose aux prêteurs l'obligation de contribuer aux avaries communes et celle de supporter les avaries particulières.

La loi de 1879 revient au système de l'Ordonnance : le prêt à la grosse contribue aux avaries communes, il ne contribue pas aux avaries particulières.

D'où est née l'idée de faire contribuer le prêteur à la grosse aux avaries des objets affectés à la garantie de sa créance? Emérigon nous l'apprend : " Le contrat à la grosse et le contrat d'assurance, écrit-il (Contrat à la grosse, p. 1), sont deux frères jumeaux. " De même que l'assuré est réputé son propre assureur pour les valeurs en risque et non assurées, de même on considérait l'emprunteur comme son propre prêteur pour la partie des valeurs en risque qui dépassait le montant du prêt. De cette assimilation devait naître l'idée de faire contribuer les deux prêteurs, le réel et le fictif, aux avaries, de même qu'on y fait contribuer les deux assureurs, le réel et le fictif, en proportion de ce qui est en risque pour compte de chacun d'eux.

Aussi Valin s'étonnait-il de ce que l'Ordonnance fît une distinction entre les avaries communes et particulières : " Quoique le

contrat à la grosse soit en tout comparable à la police d'assurance par rapport aux risques, puisqu'au fond le prêteur est assureur du chargement jusqu'à concurrence de la somme qu'il donne, cet article (l'article 16, Tit. V, Liv. III), emprunté du *Guidon de la mer,* chap. 19, art. 5, établit néanmoins de droit une différence très considérable entre le prêteur à la grosse et l'assureur, en tant qu'il décharge le premier des avaries simples ou particulières, qui ne sont pas moins fréquentes et moins de conséquence que les avaries grosses et communes, tandis que l'assureur en est tenu indistinctement par la nature du contrat, aux termes de l'art. 26 du titre suivant. Heureusement que notre article ajoute, *s'il n'y a convention contraire,* sans quoi l'usage des contrats à la grosse aurait été aboli. Aussi n'en voit-on point qui ne dérogent à cet article, c'est-à-dire, sans une clause précise par laquelle le prêteur prend sur lui tous les risques et fortunes de la mer comme l'assureur. „

L'usage que Valin constate est celui des rives de l'Océan, consacré depuis lors par l'article 330 du Code de 1807; tout autre était, au témoignage d'Emérigon, la coutume des bords de la Méditerranée : " Je n'ai jamais vu pareille clause, écrit-il (Chap. VII, Sect. 1), et les donneurs ne contribuent point aux avaries simples. „

Le jurisconsulte provençal ne se contente pas de rectifier l'assertion de Valin sur le terrain du fait, il s'attache à justifier les rédacteurs de l'Ordonnance sur le terrain du droit : " Pourquoi cette différence entre les avaries simples et les avaries grosses? Je l'ai déjà dit, c'est parce que l'avarie simple (laquelle arrive par cas fortuit et sans le fait de l'homme) ne concourt en rien à la condition de l'accomplissement du contrat et à l'arrivée du navire, au lieu que, sans le secours du rachat ou du jet, le navire ne serait jamais parvenu à bon port. S'il est donc vrai qu'on ait fait une dépense, ou souffert un dommage volontaire pour sauver votre contrat et le rendre utile en votre faveur, il est juste que vous contribuiez à l'impense commune. „

L'obligation de l'emprunteur consiste à rembourser l'argent prêté à la grosse si les effets engagés ne périssent pas ; la condition de l'obligation est la conservation de l'objet jusqu'au terme du voyage ; la détérioration de l'objet conservé est, à ce point de vue, indifférente. Les frais faits pour préserver de toute détérioration les effets engagés n'ont pour le prêteur à la grosse qu'un

avantage indirect : ils empêchent son gage de diminuer de valeur; les sacrifices consentis pour l'empêcher de périr procurent au prêteur un avantage direct : ils conservent son droit au remboursement de la somme prêtée. Le prêteur se trouve placé dans une situation analogue à celle du fréteur : la détérioration de la marchandise chargée n'influe pas sur le fret (art. 77), la perte de cette marchandise libère l'affréteur (art. 97).

Ces raisons, données par Emérigon, ne justifient pas la distinction faite entre les avaries communes et les avaries particulières. Les frais faits pour préserver le gage du prêteur d'une détérioration imminente ne laissent pas que de lui être utiles. A supposer même que l'article 165 ne lui permette pas, en toutes circonstances, de se libérer par l'abandon des choses endommagées, l'action personnelle contre l'emprunteur n'est pour lui qu'une garantie accessoire; le plus souvent il ignore la solvabilité de cet emprunteur, sa confiance repose sur le gage : « En considérant l'essence du contrat à la grosse, écrit Emérigon (Ch. I, Sect. 2), on trouve qu'il est beaucoup plus réel que personnel. »

D'autre part, les sacrifices faits pour le salut commun n'ont pas pour le prêteur la même utilité que pour l'emprunteur : la plupart des fortunes de mer ne causent pas la perte totale de l'aventure ; il se produit un sauvetage dont toute la valeur nette est le gage du prêteur. Faire contribuer à l'avarie commune, sur un pied d'égalité, le prêteur pour la somme prêtée et l'emprunteur pour la différence entre cette somme et le montant des valeurs en risque, n'est pas équitable puisque le premier doit être intégralement désintéressé avant que le second récupère une partie quelconque de son avoir. La confusion faite entre le contrat à la grosse et le contrat d'assurance peut seule expliquer cette égalité de traitement ; on se croit en présence d'un assureur partiel et d'un assuré resté son propre assureur pour le surplus.

L'égalité des risques, base de l'avarie commune (V. n° 414), ne se rencontre point ici. L'inégalité des risques commandait de ne pas placer le prêteur et l'emprunteur sur un pied d'égalité dans la masse des contribuables qui supportent proportionnellement la charge des avaries communes ; l'action *negotiorum gestorum* eût pu servir à déterminer, *ex æquo et bono*, le degré d'utilité que ces sacrifices ont eu pour le prêteur (V. n° 487), il y eût participé en proportion du service rendu. Au lieu de cela, l'Ordonnance et la loi de

1879 lui font supporter une fraction des avaries communes, proportionnelle au montant de la créance dont le gage est en risque.

Rien dans les travaux préparatoires de la loi de 1879 ne justifie cette disposition. L'un des procès-verbaux de la Commission chargée de préparer la révision du Code de commerce contient la phrase suivante :

Lorsque l'emprunt est contracté pendant le voyage il est fait dans l'intérêt général et non dans l'intérêt d'une partie du chargement; la nature même de l'emprunt qui est contracté pour les besoins de la navigation indique suffisamment que le prêteur ne doit contribuer qu'aux avaries communes et qu'il ne peut être tenu des avaries simples (N. B. n° 805).

L'Exposé des motifs de 1875 se contente de reproduire ce passage et d'y ajouter :

Cette citation justifie la rédaction que nous proposons (N. B. n° 1058).

Elle justifie, en effet, l'abrogation de la disposition du Code qui met les avaries particulières à la charge du prêteur; elle n'explique pas la contribution de ce prêteur aux avaries communes.

L'emprunt à la grosse contracté en cours de voyage, le seul qu'autorise la loi de 1879, ne l'est pas nécessairement dans l'intérêt général; il peut l'être dans l'intérêt exclusif du navire ou du chargement : l'article 156, en employant la disjonctive *ou,* l'indique, pour les deux éléments de l'aventure, aussi nettement que l'article 24 le constate pour l'un d'eux, le navire. Et puis, quel serait le motif de faire contribuer aux avaries communes postérieures au prêt, le prêt conclu dans l'intérêt général, alors qu'on en exempterait le prêt conclu dans un intérêt particulier? L'article 167 ne fait d'ailleurs aucune distinction entre ces deux catégories de prêts. La contribution aux avaries communes ne trouve donc pas sa justification dans les travaux préparatoires de la loi de 1879.

Le prêteur à la grosse supporte, en un certain sens, toutes les avaries : les avaries particulières parce qu'elles diminuent la valeur de son gage ; les avaries communes parce qu'elles grèvent le gage d'une obligation de contribuer. Il subit les inconvénients du caractère réel de la contribution aux avaries communes de même qu'il en recueille les avantages : la contribution due par le gage diminue ses sûretés, la contribution due au gage les augmente (art. 166). Mais, tant que les avaries communes et particulières du gage laissent à celui-ci une valeur égale au montant du prêt, la

logique s'oppose à ce que l'emprunteur vienne disputer au prêteur une partie de cette valeur, sous forme de contribution aux avaries communes (Courcy, I p. 109; Sèze, Revue pratique 1881, II p. 247).

Les articles 320 et 331 du Code sont deux éléments d'un système d'ensemble, basé sur ce que l'emprunteur est son propre prêteur pour l'excédent de la valeur du gage sur le montant du prêt; en faisant ainsi de l'assurance et du contrat à la grosse deux frères jumeaux, on devait arriver à faire supporter au prêteur une part des avaries, tant communes que particulières, et à lui enlever une part du sauvetage ; de ces trois effets d'une conception erronée du contrat à la grosse, la loi de 1879 en a supprimé deux : le partage du sauvetage, la participation du prêteur aux avaries particulières ; elle en a maintenu un : la contribution du prêteur aux avaries communes.

L'article 167 est la reproduction incomplète de l'article 345 du projet français de 1867; cet article 345 est ainsi conçu : " Le prêt à la grosse ne contribue pas aux avaries particulières des choses affectées. Il contribue aux avaries communes survenues postérieurement au prêt, si l'acte n'exprime que le prêteur en est affranchi. Le montant du prêt ne s'ajoute pas aux valeurs contributives, et le règlement de répartition entre le navire, la cargaison et le fret, est établi comme s'il n'y avait pas de prêt à la grosse. Le prêteur contribue à la décharge des propriétaires des choses affectées au prêt, proportionnellement au montant de la créance. „

Empruntons à la Note explicative (p. 96) la justification de cet article :

D'après l'article 345 du projet, le prêteur ne contribue jamais aux avaries particulières, parce qu'elles n'empêchent pas son gage d'arriver au port; il contribue, au contraire, aux avaries communes, qui sont réputées avoir servi au salut du gage; mais il lui est permis de s'en affranchir par le contrat.

On voit que la position du prêteur est plus avantageuse d'après le projet que d'après le Code. Il y en a deux raisons : la première, c'est que la combinaison adoptée par le Code a été manifestement influencée par l'idée du contrat de grosse volontaire, qui rendait impossible l'assurance de la chose affectée au prêt. Il fallait bien dès lors que le prêteur, transformé en assureur indirect, en supportât les avaries comme la perte totale. Mais cette nécessité n'existe plus avec l'emprunt à la grosse tel que le maintient le projet, parce qu'il laisse subsister le contrat d'assurance et toutes ses garanties.

La seconde raison, qui suffirait seule, c'est que, l'emprunt à la grosse ne

devant plus être qu'une mesure de salut, il convient de l'encourager par toutes les facilités compatibles avec la nature du contrat. C'est ce qu'a voulu faire le projet.

Répétons ce que nous avons dit après avoir cité les travaux préparatoires de la loi belge : la réforme relative aux avaries particulières est pleinement justifiée, le maintien de la disposition qui régit les avaries communes ne l'est pas; elle forme contraste avec le but avoué de la Commission française : encourager le contrat à la grosse par toutes les facilités compatibles avec sa nature.

Un prêt de 100,000 francs a été fait sur un navire qui en vaut 200,000; postérieurement au prêt, il survient des avaries communes auxquelles le navire doit contribuer pour 50,000 francs. Est-il juste que le propriétaire du navire, dont la valeur nette à l'arrivée est de 150,000 francs, ne rembourse que 75,000 francs au prêteur, la contribution de 50,000 francs se répartissant par moitié entre le prêteur et l'emprunteur?

Que, vis-à-vis des tiers, contribuables à l'avarie commune, le prêteur, pour éviter la saisie et la vente de son gage, doive contribuer à cette avarie, proportionnellement au montant de sa créance, on le comprend ; ces tiers peuvent mettre tous ceux qui ont un droit réel sur le gage en demeure de contribuer ou de voir réaliser le gage ; mais que, vis-à-vis de l'emprunteur, le prêteur doive supporter une part des avaries, soit communes, soit particulières, on est en droit de le trouver étrange, alors que ce prêteur subit déjà toutes les conséquences des avaries lorsqu'elles ont pour effet de réduire la valeur du gage au-dessous du montant de sa créance.

Quoi qu'il en soit en logique et en équité, la loi décide que " le prêteur à la grosse contribue aux avaries communes survenues postérieurement au prêt, si l'acte n'exprime qu'il en est affranchi ". Le commentateur n'a qu'à s'incliner devant le texte. Tout prêteur prudent s'affranchira conventionnellement de la contribution aux avaries communes.

Plusieurs Codes étrangers ont, mieux que la loi belge, saisi la façon dont, logiquement, les avaries influent sur le seul genre de prêt à la grosse que la loi de 1879 a maintenu. Le Code néerlandais l'a exprimé le premier, avec une grande netteté : Art. 589. " Le prêt à la grosse contracté par nécessité ne supporte, sauf convention contraire, d'autre avarie que le dommage causé

par la perte ou la diminution (du gage) selon l'article 569. „ Le Code allemand est peut-être plus précis encore : Art. 691. " Le prêteur à la grosse ne supporte ni les avaries communes, ni les avaries particulières. Si toutefois les objets affectés à l'emprunt sont devenus, par suite d'avarie commune ou particulière, insuffisants pour désintéresser le prêteur à la grosse, le préjudice qui en résulte retombe à sa charge. „

La Commission du Congrès d'Anvers, chargée de l'examen préalable des questions relatives au contrat à la grosse, avait proposé la décision suivante : " Le prêteur à la grosse ne doit contribuer ni aux avaries communes, ni aux avaries particulières; il ne doit supporter que le préjudice résultant de ce que, à raison d'avaries de l'une ou de l'autre nature, la valeur des objets engagés est insuffisante pour le désintéresser „. L'Assemblée générale substitua à cette proposition une décision opposée : " Le prêteur à la grosse doit contribuer aux avaries communes, sauf convention contraire „.

603. — Sur quelle base le prêteur contribue-t-il aux avaries communes? MM. Lyon-Caen et Renault (n° 2372), enseignent que, dans un prêt sur facultés, la contribution des choses affectées au prêt se répartit entre le prêteur et l'emprunteur dans la proportion des valeurs au moment du départ, c'est-à-dire que le prêteur contribue pour le capital prêté, sans adjonction du profit maritime, l'emprunteur pour ce dont la valeur des marchandises au départ dépasse le capital prêté, sans qu'il faille tenir compte de la plus-value résultant du transport. MM. Bravard et Demangeat (IV, p. 533) estiment, au contraire, qu'il faut faire contribuer les marchandises pour leur valeur au lieu du déchargement et ajouter le profit maritime au capital prêté. Cette dernière solution est la vraie : la valeur nette au lieu du déchargement est la base de tout règlement d'avaries communes (art. 107, 110).

La contribution du prêteur aux avaries communes n'entraîne aucune réduction du profit maritime convenu; la contribution est déduite du montant du prêt augmenté du profit (Bédarride, n° 994; Cresp et Laurin, II, p. 387; Lyon-Caen et Renault, n° 2373*bis;* Bravard et Demangeat, IV, p. 534).

604. — L'Ordonnance et le Code de 1807 prévoient le con-

cours d'un prêt à la grosse et d'une assurance sur le même objet, sans s'expliquer sur le point de savoir si l'objet entier est affecté à la garantie du prêt. L'assurance couvre la moitié de la valeur, le prêt à la grosse est égal à la valeur de l'autre moitié, les fortunes de mer réduisent des trois quarts la valeur de la chose assurée et grevée, l'assuré opère le délaissement des objets assurés, l'assureur devenu, par suite de délaissement (art. 216), propriétaire de l'objet assuré (Valroger, nº 1149), viendra-t-il partager avec le prêteur le produit du sauvetage ou devra-t-il le lui abandonner tout entier ? L'Ordonnance donne la préférence au prêteur à la grosse, le Code fait concourir le prêteur et l'assureur, au marc le franc.

Valin (Art. 18, Tit. V, L. III) critique l'Ordonnance. Il suppose un chargement dont la moitié est affectée à la garantie d'un prêt à la grosse et dont l'autre moitié est assurée: " N'ayant que moitié dans ce chargement, sur quel principe lui attribuer tout ce qui sera sauvé du naufrage, si ce qui est sauvé ne compose que la moitié des effets qui ont formé le chargement total ? „ La base du raisonnement de Valin est la suivante : le prêt à la grosse d'une somme inférieure à la valeur du chargement affecté à sa garantie n'est privilégié que sur une partie du chargement, proportionnelle au montant du prêt.

Partant d'un point de départ opposé, Pothier (Contr. à la grosse, nº 49) et Emérigon (Assur. Ch. XVII, Sect. 12, Contr. à la grosse, Ch. XI, Sect. 2) aboutissent à des conclusions contraires : le prêt à la grosse, quel que soit son import, peut avoir pour sûreté la totalité du chargement; admettre dans ce cas, pour la différence de valeur que présentent le gage et la somme prêtée, le concours de l'emprunteur ou de son ayant-cause, l'assureur, c'est-à-dire du débiteur, et du prêteur, c'est-à-dire du créancier, est contraire à toute idée juridique.

On conçoit qu'on limite le privilège du prêteur à la grosse à une partie du chargement; dans ce cas, son droit de préférence est restreint à cette fraction. Il conserve sur le surplus le droit qu'ont tous les créanciers sur les biens de leur débiteur; sur cet avoir il vient en concours avec les autres créanciers de son débiteur, mais non avec le débiteur lui-même, ni avec ses cessionnaires: acheteurs, donataires, assureurs investis de la propriété par le délaissement. Il peut, comme tout autre créancier, poursuivre l'annulation du délaissement s'il est fait en fraude de ses droits, et, dans le cas

contraire, se faire payer sur l'indemnité d'assurance qui vient remplacer, dans l'actif de son débiteur, l'objet délaissé; en un mot, les droits du prêteur à la grosse, créancier de l'emprunteur, ne peuvent venir en concours qu'avec les droits d'autres créanciers.

On se demande comment le Code de 1807 et d'autres codes à sa suite ont pu admettre le concours du prêteur à la grosse et de l'emprunteur? Aussi les commentateurs (Bédarride, n° 1001 ; Courcy, I, p. 37; Sèze, p. 138; Valroger, n° 1149; Lyon-Caen et Renault, n° 2385; Desjardins, n° 1195; Bravard et Demangeat, IV p. 527) n'appliquent-ils l'article 331 qu'aux prêts antérieurs au départ; l'assimilation si fréquente du contrat à la grosse et du contrat d'assurance, ces " deux frères jumeaux ", explique la méprise sans la justifier.

605. — Les conflits de lois relatifs aux privilèges sur les navires ont été examinés précédemment. Ajoutons à ce que nous avons dit déjà l'indication de l'arrêt de la Cour de Bruxelles (30 mars 1889; J. A. 89. 1. 161) qui confirme, sous ce rapport, le jugement rendu le 30 juillet 1887 par le tribunal civil d'Anvers (V. n° 56). Il s'agissait d'emprunts à la grosse conclus par le capitaine d'un navire anglais, aux consulats anglais de Montevideo et de Fayal, dans les formes établies par la législation anglaise et sans que les formalités prescrites par la loi belge pour la justification du privilège sur le navire eussent été observées. Ces emprunts ont été validés et le privilège du prêteur a été admis.

L'article 156 enjoint aux capitaines des navires belges de faire autoriser par le consul de Belgique les emprunts à la grosse qu'ils contractent à l'étranger; ce n'est qu'à défaut de consul et de vice-consul qu'ils peuvent s'adresser au magistrat du lieu. La loi du 31 décembre 1851 (art. 12) charge les consuls belges de recevoir les contrats maritimes. Il est naturel que le contrat à la grosse soit passé par le fonctionnaire qui peut le recevoir et doit l'autoriser ; or la seule loi qu'applique le consul belge est la loi belge. Par réciprocité, les juges belges admettent comme suffisamment justifiés les emprunts contractés par les capitaines étrangers devant les consuls de leur pays dans les formes prescrites, par les lois de ce pays.

Ce qui est vrai du privilège du prêteur à la grosse sur le navire

ne l'est pas moins de son privilège sur le fret ou le chargement; le privilège n'est reconnu en Belgique que si le créancier se trouve dans les *conditions* où ce privilège est admis par la loi belge, mais, s'il réunit ces conditions, il suffit que les *formalités* prescrites par la loi étrangère pour la constatation de la créance soient observées.

Nous avons mis sur la même ligne (V. n° 56) les formalités de la loi du lieu du contrat et celles de la loi du pavillon, nous avons accordé à celui qui prête au capitaine d'un navire étranger le choix entre les unes et les autres, selon que le prêt est fait devant le consul ou ailleurs. Il y a cependant une distinction à établir entre l'emprunt contracté au consulat, dans les formes de la loi du pavillon, et celui conclu dans les formes de la loi du pays où se trouve le navire. Le contrat, dans cette dernière hypothèse, est inattaquable, au point de vue des formes, en tous pays, y compris celui où il a été conclu; dans la première hypothèse, le contrat ne sera respecté par les tribunaux du pays où il a été passé, que moyennant observation des formalités de la *lex loci.*

Le capitaine d'un navire espagnol, armé à Marseille pour aller aux Indes et en revenir, emprunte d'un négociant de cette place 21,000 francs qu'il affecte sur le navire; l'emprunt est conclu au consulat d'Espagne à Marseille et n'est pas, dans les dix jours de sa date, enregistré au greffe du tribunal de commerce de ce port. Plus tard ce tribunal et la Cour d'Aix sont saisis de la question de savoir si le prêteur est privilégié, et la résolvent affirmativement : " l'emprunt n'a pas été contracté sous l'empire de la loi française; il l'a été par un capitaine espagnol et conformément aux prescriptions de la loi espagnole relativement aux navires d'Espagne qui se trouvent en pays étranger. " Le 2 mai 1860 (S. 60. 308) ces décisions sont cassées; la Cour de Cassation de France décide " que la circonstance que l'acte a été passé devant le consul d'Espagne à Marseille ne peut le faire considérer comme un contrat fait à l'étranger, dans le sens de la seconde disposition de l'article 312 C. com; que si, vis-à-vis de l'emprunteur, il suffit de l'accomplissement des formalités exigées par la loi espagnole, les prêteurs à la grosse, en France, n'ont pu se dispenser, pour conserver leur privilège à l'égard des tiers, de remplir la formalité spéciale prescrite par la loi. "

On comprend que les tribunaux français ne considèrent pas comme fait à l'étranger un contrat passé au consulat d'Espagne à

Marseille, et que, par voie de conséquence, ils appliquent à ce contrat le premier § de l'article 312 du Code de 1807 : " Tout prêteur à la grosse, en France, est tenu de faire enregistrer son contrat au greffe du tribunal de commerce, dans les dix jours de sa date, *à peine de perdre son privilège* ". On le conçoit surtout lorsqu'il s'agit d'un prêt fait en France, avant le voyage, et remboursable en France, après le retour.

De la combinaison de l'arrêt que nous venons de citer et de ceux invoqués précédemment (V. n[os] 56) il résulte que le pays sur le territoire duquel le contrat a été conclu est le seul où, pour justifier en justice du privilège, il ne suffit pas d'établir l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du pavillon.

Le capitaine-emprunteur peut se contenter d'observer la loi de son pavillon; il incombe au prêteur de veiller à l'observation de la *lex loci* s'il veut que son privilège soit protégé, le cas échéant, par les tribunaux du pays où le contrat est passé.

CODE DE COMMERCE

LIVRE I. TITRE X.

Des assurances en général.

Loi du 11 juin 1874.

Le Code de commerce de 1807 ne réglemente pas les assurances, en général ; il ne s'occupe que des assurances maritimes. Le législateur d'alors a été ainsi amené à comprendre, sous cette rubrique restreinte, un certain nombre de dispositions d'application générale, inscrites là faute de trouver place ailleurs.

Le Code néerlandais consacre le titre IX du livre II aux assurances en général; cet exemple a été suivi en Belgique, comme il l'a été en Espagne, en Italie, en Portugal, et dans un grand nombre de pays d'Amérique; les dispositions d'ordre général ont été extraites du titre spécial aux assurances maritimes pour reprendre leur place normale.

Il est impossible de commenter le Titre VII de la loi maritime belge sans entreprendre préalablement le commentaire des 32 premiers articles de la loi du 11 juin 1874 ; les articles qui suivent sont spéciaux aux assurances terrestres et aux assurances sur la vie, ils sortent du cadre que nous nous sommes tracé. Nous interrompons donc ici le commentaire de la loi du 21 août 1879 pour passer à celui de la loi du 11 juin 1874.

CHAPITRE PREMIER.

Dispositions générales.

ART. 1er.

L'assurance est un contrat par lequel l'assureur s'oblige, moyennant une prime, à indemniser l'assuré des pertes ou dommages qu'éprouverait celui-ci par suite de certains événements fortuits ou de force majeure.

Le profit espéré peut être assuré dans les cas prévus par la loi.

SOMMAIRE.

606° — Nature et but du contrat d'assurance.
607° — Exceptions apportées par le § 2 à la règle du § 1er.

606. — " L'assurance est un contrat par lequel l'assureur s'oblige, moyennant une prime, à indemniser l'assuré des pertes ou dommages qu'éprouverait celui-ci par suite de certains événements fortuits ou de force majeure. „

A cette définition de la loi belge le Code de commerce italien ajoute ces mots : " ou à payer une somme d'argent déterminée suivant la durée ou les éventualités de la vie d'une personne. „ Ainsi complétée, la définition présente encore des lacunes ; le rapport de la Commission de la Chambre (N. B. nº 509) constate qu'elle ne se rapporte qu'à l'assurance à prime : " l'assurance mutuelle, forme exceptionnelle du contrat, fait l'objet d'une disposition spéciale „, l'article 2. Il faut ne voir dans l'article 1er que la définition de l'assurance ordinaire, normale.

L'assurance est un contrat d'indemnité. Son but n'est pas d'enrichir l'assuré, il tend à lui éviter éventuellement une perte (Emérigon, Ch. I. Sect. 4).

L'assurance est, pour le bénéficiaire de ce contrat, le moyen d'éviter les pertes brusques et considérables en subdivisant les effets destructifs que les événements peuvent exercer sur ce qu'il

a intérêt à conserver. Ces effets, qu'on nomme *risques* tant qu'ils sont éventuels et *sinistres* lorsqu'ils se sont produits, au lieu d'être ressentis en bloc, au moment où ils arrivent, le sont en détail et périodiquement, pendant tout ou partie de l'existence de la chose ou de la personne assurée.

. En chargeant chacune de ses opérations des frais d'une prime d'assurance, le commerçant se met à l'abri des secousses de nature à ébranler son crédit; en assurant chacune des constructions qu'il élève, le propriétaire réduit le revenu de l'immeuble pour n'être pas exposé à en perdre le capital; en assurant sa vie au profit de ses enfants, le père de famille prélève, petit à petit, sur le budget de la famille, le moyen de lui assurer un capital lorsqu'elle sera privée de son soutien.

L'assureur fait l'opération inverse : le prélèvement opéré sur un grand nombre de patrimoines lui permet de rétablir l'équilibre rompu au préjudice de quelques-uns. L'ensemble des cotisations ou primes sert à constituer les indemnités à payer et, si les événements ne déjouent pas les calculs de probabilités, à former le bénéfice de l'assureur. La prime est le prix du péril dont l'assureur se porte garant : *emptio periculi, pretium periculi* (Cresp III, p. 110).

La prime est, d'ordinaire, une somme fixe; les parties sont libres de convenir d'autres conditions. Les assurances mutuelles obligent chaque associé au payement de sommes variables déterminées par le montant total des sinistres qui atteignent l'ensemble des associés. Le terme " assurances à primes " est, dans la pratique, réservé aux assurances à primes fixes.

L'assureur assume, vis-à-vis du preneur d'assurance, son co-contractant, l'obligation d'indemniser le bénéficiaire de l'assurance de certains risques déterminés (N. B. n° 551). D'ordinaire le preneur et le bénéficiaire de l'assurance forment une seule et même personne que l'on désigne sous le nom d'assuré ; il en est parfois autrement et, dans ce cas, la définition du contrat d'assurance, inscrite dans l'article 1er, manque encore une fois d'exactitude; les termes employés s'appliquent, répétons-le, à l'assurance normale, *id quod plerumque fit.*

Le contrat d'assurance est un contrat bilatéral (art. 1102, C. civ.) et aléatoire (art. 1104, 1964, C. civ.) ; chacune des parties prend des engagements envers l'autre et ces engagements com-

portent, pour chacune des parties, des chances de gain et de perte qui dépendent d'événements incertains.

L'incertitude peut ne porter que sur la date ; il en est ainsi dans les assurances sur la vie ; l'événement lui-même est incertain dans les assurances terrestres et maritimes.

Les risques normaux que l'assureur prend à sa charge sont ceux des événements fortuits ou de force majeure ; nous verrons cependant (art. 16) que le contrat d'assurance peut, dans certaines limites, couvrir les fautes de l'assuré.

Un membre de la Commission chargée de préparer la révision du Code de commerce proposa d'indiquer, dans la définition de l'assurance, que le contrat peut notamment avoir pour objet de faire indemniser l'assuré du dommage provenant du fait d'un tiers ; cette proposition a été jugée inutile (N. B. n° 480).

La doctrine et la jurisprudence qualifient le contrat d'assurance, tantôt de contrat de bonne foi, tantôt de contrat de droit étroit ; les deux affirmations sont vraies et elles s'appliquent à tous les contrats : l'article 1134 du Code civil veut que " les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites ", il veut aussi qu'elles soient exécutées " de bonne foi ". (Begerem et de Baets, n° 11.)

L'écrit qui constate une convention d'assurance se nomme *police* (art. 26 et 27), l'écrit qui modifie une police s'appelle *avenant*.

607. — Le législateur s'est réservé d'apporter des exceptions à la règle d'après laquelle le contrat d'assurance est un contrat d'indemnité : le bénéfice espéré peut être assuré dans les cas prévus par la loi. Citons-en deux exemples : l'article 40 de la loi du 11 juin 1874 permet au bénéficiaire d'une assurance de récoltes d'obtenir, en cas de sinistre, une indemnité égale à la valeur qu'auraient eu les fruits au temps de leur maturité si le sinistre n'était pas survenu ; l'article 168 de la loi maritime autorise l'assurance du fret, du prix du passage, du profit maritime, du profit espéré des marchandises, du bénéfice d'affrétement.

Le législateur consacre ce qu'il ne peut empêcher lorsque le fait n'a en lui-même rien d'immoral ; les nécessités pratiques avaient introduit l'assurance du bénéfice espéré au moyen de *polices d'honneur*, la loi a reconnu ce que consacrait l'usage.

ART. 2.

Les associations d'assurances mutuelles sont régies par leurs règlements, par les principes généraux du droit et par les dispositions du présent titre, en tant qu'elles ne sont point incompatibles avec ces sortes d'assurances.

Elles sont représentées en justice par leurs directeurs.

SOMMAIRE.

608° — Nature des assurances mutuelles.
609° — Règles qui les régissent.

608. — Les associations d'assurances mutuelles répartissent entre tous les sociétaires l'ensemble des risques courus par ceux-ci ; la cotisation de chacun est fixée par une proportion établie entre la valeur de tous les objets mis en risque et l'ensemble des dommagés éprouvés par suite des risques mis en commun.

Quelle est la nature du contrat d'assurance mutuelle ? La Commission extra-parlementaire proposa de donner à ces mutualités la qualification de " sociétés " : " Les sociétés d'assurances mutuelles sont régies par leurs règlements, par les principes généraux du droit et par les dispositions du présent titre, en tant qu'elles ne sont pas incompatibles avec ces sortes d'assurances " (N. B. n° 476). Le Gouvernement accepta la rédaction de la Commission ; dans le but de reconnaître aux sociétés d'assurances mutuelles une individualité juridique, il la compléta par l'addition de ces mots : " Elles sont représentées en justice par leurs directeurs ". Cette addition fut repoussée par la Commission de la Chambre (N. B. n° 552) ; l'assemblée ne partagea pas l'avis de sa Commission, elle se borna à substituer le mot " associations " au mot " sociétés ".

Quelle est la portée de cette modification ? M. de Lantsheere, ministre de la justice, a pris soin de le préciser : la jurisprudence ne considère pas les sociétés d'assurances mutuelles comme de véritables sociétés ; cette jurisprudence rend nécessaire l'innovation proposée. De même que, en Hollande, une loi du 14 septembre 1866 a reconnu aux sociétés d'assurances mutuelles une personnalité juridique sans qu'aucune reconnaissance par l'au-

torité royale soit nécessaire, de même en Belgique " c'est bien une personnalité juridique que formera la société d'assurances mutuelles... Ce que le directeur représente en justice c'est l'association, c'est l'être moral, l'ensemble des intérêts de la société mutuelle " (N. B. n° 572).

Après cela, il nous paraît oiseux de rechercher si l'association d'assurance mutuelle constitue ou ne constitue pas une véritable société (Namur, n° 1420 ; Begerem et De Baets, n° 33). Elle forme une individualité juridique, au même titre que les sociétés commerciales et les sociétés dont l'objet est l'exploitation des mines, minières et carrières (art. 2 et 136 L. 18 mai 1873 et 22 mai 1886). Cette individualité est un commerçant lorsqu'elle s'occupe d'assurances maritimes puisque l'article 3 de la loi du 15 décembre 1872 répute actes de commerce " toutes assurances et autres contrats concernant le commerce de mer ".

609. — Les associations d'assurances mutuelles sont régies par leurs règlements, par les principes généraux du droit et par les dispositions de la loi du 11 juin 1874, en tant que les dispositions de cette loi ne sont pas incompatibles avec ces sortes d'assurances. Il faut en dire autant du Titre VII de la loi maritime ; les dispositions légales relatives aux assurances maritimes s'appliquent aux assurances mutuelles maritimes en tant qu'elles sont compatibles avec la nature de ces assurances. Le législateur a laissé aux tribunaux le soin de déterminer les articles de ces lois qui sont inconciliables avec l'assurance mutuelle.

L'assurance maritime mutuelle ne se pratique pas en Belgique; elle existe en Angleterre sous forme de *Ship owners maritime protection companies,* mutualités d'armateurs constituées pour la mise en commun des fortunes de mer ; elle est aussi fort répandue en Allemagne (Desjardins, n° 1297).

ART. 3.

Les dispositions du présent titre, auxquelles il n'est point dérogé par des articles spéciaux, sont applicables aux assurances maritimes, ainsi qu'aux assurances sur le transport par terre, rivières et canaux.

SOMMAIRE.

610. — Le Rapport de la Commission de la Chambre explique la portée de l'article 3 :

Le but de l'amendement est de placer les assurances maritimes, ainsi que les assurances sur le transport par terre, rivières ou canaux, sous le régime des dispositions générales, toutes les fois qu'aucune dérogation n'y est apportée par les dispositions qui les concernent particulièrement...

Avec la disposition proposée il faudra qu'une disposition insérée dans les titres relatifs aux assurances maritimes et de transport indique les articles généraux auxquels il est dérogé (N. B. n° 553).

L'expression du Rapporteur a dépassé sa pensée : il n'est pas nécessaire qu'une dérogation soit expresse; les dispositions spéciales incompatibles avec les dispositions générales y dérogent implicitement : *specialia derogant generalibus.*

611. — Les règles tracées par la loi sur " les assurances en général " ne dominent pas seulement les assurances maritimes et les assurances des transports terrestres ou fluviaux, elles régissent toutes les assurances ; le Rapport au Sénat en fait l'observation :

L'article ne signifie pas que les dispositions générales du titre X ne sont applicables qu'aux assurances maritimes ; il signifie uniquement que ces dispositions sont également applicables à ces assurances comme à toutes les autres assurances à l'égard desquelles il n'y a pas de dispositions dérogatoires spéciales. Peut-être eût-il été plus convenable de généraliser en ce sens la disposition (N. B. n° 608).

Un échange d'observations, conformes au contenu du Rapport,

eut lieu au Sénat, le 11 mars 1873, entre le Ministre de la justice et le Rapporteur (N. B. nº 639); la portée générale de l'article 3 est ainsi nettement établie.

Chapitre II.

Des personnes qui peuvent faire assurer.

ART. 4.

Un objet peut être assuré par toute personne ayant intérêt à sa conservation, à raison d'un droit de propriété ou autre droit réel ou à raison de la responsabilité à laquelle elle se trouve engagée relativement à la chose assurée.

SOMMAIRE.

612° — L'intérêt est la mesure du droit de faire assurer.
613° — Deux catégories d'intéressés.
614° — Le preneur d'assurance doit être capable d'administrer.

612. — Le chapitre II ne s'occupe que des personnes qui font assurer, des preneurs d'assurance, soit pour compte propre, soit pour compte d'autrui; il est étranger aux assureurs.

L'assurance ne peut être un pari; le bénéficiaire de l'assurance doit avoir intérêt à la conservation de la chose assurée; la clause *interest or no interest,* usitée dans les polices anglaises, n'est pas autorisée par la loi belge. La somme à payer en vertu d'une gageure,— celle-ci eût-elle pris la forme d'un contrat d'assurance, — est une dette de jeu, régie par les articles 1965 à 1967 du Code civil (Begerem et De Baets, nº 14).

Il ne suffit pas que le bénéficiaire justifie d'un intérêt quelconque pour que l'assurance soit valable; l'article 4 détermine le genre d'intérêt qui autorise l'assurance.

Le texte de l'article faisait partie de l'avant-projet soumis à la Commission extra-parlementaire par MM. Van Hoegaerden et

De Cuyper, il a traversé intact toutes les épreuves de la procédure parlementaire.

Le Rapport de la Commission de la Chambre en donne le commentaire :

L'article 180 pose en principe que celui qui a intérêt à la conservation d'une chose peut la faire assurer, bien qu'il n'en soit pas propriétaire. Rien n'est moins douteux. Si le propriétaire, plus que personne, a qualité pour faire assurer la chose qui lui appartient, on n'en saurait conclure qu'il ait seul cette capacité ; il suffit d'être exposé, à un titre quelconque, à éprouver préjudice par la destruction d'une chose pour être autorisé à la faire assurer. Toutefois il faut que cet intérêt soit établi d'une manière assez précise pour que l'assurance ne dégénère pas en pari ou en gageure qui ne méritent point de faveur. C'est pourquoi le projet ne reconnaît, en dehors de la propriété, d'intérêt suffisant pour conférer le pouvoir de faire assurer, qu'un autre droit réel ou une responsabilité relative à la chose (N. B. n° 513).

Le Ministre de la justice proposa un amendement ainsi conçu : « Tous ceux aux risques desquels se trouve une chose peuvent la faire assurer. » La Commission de la Chambre en demanda le rejet ; le Rapport indique le motif de l'opposition de la Commission :

Un intérêt à la conservation de la chose est la condition nécessaire pour en passer assurance ; il faut que cet intérêt existe encore au moment du sinistre pour que l'assuré puisse exiger l'exécution du contrat par le payement de l'indemnité. L'amendement proposé est-il bien conforme à ces règles fondamentales ? Il semble dire que celui à charge de qui est le *periculum* d'un objet peut seul le faire assurer. Cette rédaction se ressent de l'idée que nous retrouverons à l'article 266, à propos duquel le gouvernement ne croit pas devoir autoriser les créanciers saisissants, gagistes, privilégiés et hypothécaires à faire assurer en leur nom personnel les biens affectés au payement de leurs créances. Avec cette exclusion, le texte nouveau proposé pour l'article 264 serait correct ; mais la Commission, maintenant le système qu'elle a précédemment adopté dans l'article 266, ne peut consentir au changement qu'on lui demande ici (N. B. n° 554).

L'article 266 (6 de la loi de 1874) ayant été adopté par la Chambre, tel que le proposait la Commission, le Ministre de la justice retira son amendement (N. B. n° 577).

Le Rapport au Sénat fournit, en quelques lignes, la justification de la fin de l'article 4 :

L'assurance ayant pour objet de garantir non seulement d'une perte, mais encore d'un dommage, il est évident que celui qui peut éventuellement avoir une indemnité à payer, doit pouvoir se faire garantir contre l'éventualité de ce payement (N. B. n° 609).

613. — Deux catégories d'intéressés sont réunies dans l'article 4 : la première comprend ceux qui ont des droits réels sur l'objet assuré, la seconde ceux qui, à raison d'obligations personnelles, peuvent être responsables de la conservation de cet objet.

Dans la première catégorie se placent, à côté du propriétaire, l'usufruitier, l'usager, l'emphytéote, les créanciers hypothécaires ou privilégiés. Pour ces créanciers l'article 4 fait double emploi avec le second paragraphe de l'article 6; ils possèdent deux garanties, l'une réelle, l'autre personnelle; il leur est permis d'assurer l'une et l'autre, mais il était superflu de dire deux fois qu'ils peuvent assurer la première.

La seconde catégorie d'intéressés comprend tous ceux dont la responsabilité est engagée relativement à la chose assurée et notamment tous ceux qui la détiennent comme locataire, mandataire, dépositaire, séquestre, transporteur, etc., avec l'obligation de la restituer au propriétaire.

Le créancier qui a reçu un immeuble en nantissement, en vertu d'une antichrèse, doit-il être rangé dans la première ou dans la seconde catégorie? La question est importante, car les intéressés de la première catégorie assurent pour sauvegarder leurs droits, ceux de la seconde pour se décharger sur l'assureur de leurs obligations.

Le créancier qui tient l'immeuble en antichrèse n'a pas sur celui-ci un droit réel; la Commission spéciale chargée de préparer la révision de la loi hypothécaire le constate dans son rapport :

> Quant à l'antichrèse, la Commission a été d'avis qu'il ne fallait pas la soumettre à la condition de publicité, parce qu'elle ne constitue pas un droit réel et qu'elle ne peut dès lors être opposée, ni à l'acquéreur du fonds, ni à l'hypothèque constituée antérieurement ou postérieurement. La Commission se réfère sur ce point à la savante dissertation de Troplong sur l'article 2091 du Code civil (Parent, p. 15).

L'opinion de la Commission spéciale n'a pas été contredite au cours des discussions de la loi hypothécaire; elle est celle de MM. Delebecque (nº 38), Martou (nºs 34 et 259), Arntz (nº 1608), Laurent (XXVIII, nº 561), Begerem et de Baets (nº 384), et des Pandectes belges (Vº antichrèse, nºs 12 et 37). En France, où la transcription de l'antichrèse est requise par la loi du 23 mars 1855, la nature de ce droit est vivement controversée; en Belgique elle ne l'est plus.

L'antichrèse rentre donc dans la seconde catégorie d'intérêts compris dans l'article 4; l'immeuble donné en antichrèse ne peut être assuré par le créancier qu'au point de vue de la responsabilité qu'engendre la détention (Namur, n° 1430).

L'assurance prise au nom d'un des intéressés dont parle l'article 4, l'est, en général, dans l'intérêt exclusif de ce preneur d'assurance (Cas. f. 2 juin 1886; Pas. 86. 1121); l'assurance prise par le dépositaire, par exemple, relativement aux choses déposées, non pas en qualité de gérant d'affaires du déposant, mais en son nom et pour dégager sa responsabilité, ne fournit, en cas de sinistre, aucune action directe au déposant contre l'assureur. Le juge du fond est souverain appréciateur du point de savoir si le preneur d'assurance n'a assuré que pour dégager sa responsabilité, ou s'il a entendu garantir le propriétaire de la chose contre tous les risques (Cas. f. 27 déc. 1887; D. 88. I. 252).

L'article 38 contient une dérogation à la règle que nous venons d'exposer : cet article accorde directement au propriétaire et au voisin les indemnités dues par l'assureur du risque locatif et du recours du voisin. Ces indemnités n'entrent pas dans le patrimoine de l'assuré pour réparer la brèche qu'y fera le recours du propriétaire ou du voisin; en désintéressant ceux-ci, elles empêchent, à due concurrence, la brèche de se former.

L'assurance cesse-t-elle d'être valable quand l'assuré perd la qualité d'où naissait l'intérêt? Il en doit être ainsi, d'après les principes généraux du droit, quand cette qualité est perdue définitivement (Namur, n° 1432). Réservons la question d'aliénation de la chose assurée, objet spécial de l'article 30.

614. — L'intérêt ne suffit pas pour pouvoir valablement prendre une assurance; il faut, de plus, que celui qui la prend ait la capacité voulue pour conclure une assurance. Le mineur, l'interdit ne le peuvent puisqu'ils ne peuvent contracter. Le mineur émancipé, la femme marchande publique le peuvent-ils ? L'assurance n'est, de la part de l'assuré, qu'un acte d'administration puisqu'elle peut être conclue en vertu d'un mandat général (art. 1988, C. civ. Begerem et De Baets, n° 107 ; Desjardins, n° 1331); elle n'excède donc pas les pouvoirs du mineur émancipé (art. 481. C. civ). La femme, autorisée à s'obliger pour ce qui concerne son commerce, peut contracter l'obligation de payer des primes d'assurance (art. 10. L. 15 décembre 1872).

L'assurance à primes est, de la part de l'assureur, une spéculation commerciale (art. 2. L. 15 décembre 1872); l'assureur doit donc être capable de faire le commerce (Desjardins, nº 1340).

Le membre d'une association d'assurances mutuelles serait à la fois assureur et assuré si cette association n'avait pas d'individualité juridique ; l'être moral est l'assureur, les associés sont les assurés.

ART. 5.

L'assurance peut être contractée pour compte d'autrui en vertu d'un mandat général ou spécial ou même sans mandat. — Les effets en sont réglés en ce dernier cas par les dispositions relatives à la gestion d'affaires. — S'il ne résulte pas de l'assurance qu'elle est faite pour compte d'un tiers, l'assuré est censé avoir contracté pour lui-même.

SOMMAIRE.

615. — Le législateur belge a voulu encourager l'assurance. Cette tendance se reflète surtout dans l'article 5 qui autorise l'assurance pour compte d'autrui, même par des personnes dépourvues de tout mandat; elles sont les gérants d'affaires des véritables intéressés quand elles ne se trouvent pas dans le cas prévu par l'article 1121 du Code civil (C. Grenoble, 12 mars 1883; J. P. 84. 98).

Le Rapport de la Commission de la Chambre justifie les dispositions contenues dans l'article 5 :

D'après cette disposition, le mandat, même conçu en termes généraux, embrasse le pouvoir de contracter une assurance pour le compte d'un tiers; on peut aussi faire assurer la chose d'un tiers sans pouvoir de celui-ci, en qualité

de *negotiorum gestor ;* mais il faut alors le déclarer, sinon on est censé stipuler par soi-même et le contrat ne sera valable que si l'on a un intérêt suffisant à la conservation de la chose.

Ce sont deux points discutés aujourd'hui, que de savoir : 1° ce qu'il faut décider à l'égard d'un individu qui, sans pouvoir et sans intérêt personnel, a fait assurer la propriété d'un tiers ; 2° si le mandataire qui a des pouvoirs généraux est, par cela seul, autorisé à contracter une assurance. Ces deux controverses sont tranchées par le texte nouveau. Celui-ci veut aussi que, dans toute assurance pour compte d'autrui, il résulte de la convention même qu'elle est faite pour un tiers; sinon l'assuré sera censé avoir contracté pour lui-même et l'assurance ne sera valable que s'il a intérêt à la conservation de la chose.

Cette règle, dont le but est de prévenir les collusions et aussi les contestations entre le mandataire et le commettant, était déjà renfermée dans l'article 332 du Code de commerce.

Lorsque celui qui contracte assurance pour le compte d'un tiers est muni d'un mandat spécial, on comprend qu'il n'y ait et ne puisse y avoir la moindre difficulté (N. B. n° 514).

On peut assurer pour compte d'autrui, soit en vertu d'un mandat général, soit en vertu d'un mandat spécial, soit même sans mandat. Nous avons dit (V. n° 96) que le mandat spécial de l'armateur-gérant, restreint à la fortune de mer, ne lui confère pas le droit et ne lui impose pas l'obligation d'assurer le navire dont il a la gestion ; ce n'est point d'un mandat de ce genre qu'il s'agit dans l'article 5, mais d'un mandat spécial d'assurer. L'armateur peut, indépendamment de tout mandat, assurer comme gérant d'affaires.

L'article 5 s'occupe de l'assurance prise pour compte d'autrui ; de même que les autres articles du chapitre II, il n'a trait qu'aux personnes qui *font assurer,* il est étranger aux personnes qui *assurent* (Begerem et de Baets, n° 104; Pand. b. V° Assurances en général, n° 186).

L'assureur traite le plus souvent par l'entremise d'un agent : les pouvoirs de cet agent sont déterminés par la procuration que lui donne son mandant ; néanmoins, si l'assureur tolère que l'agent dépasse les limites de son mandat, il est tenu des actes de l'agent (C. Bruxelles, 28 décembre 1859 ; Pas. 60, 2, 309. — Cas. 18 juillet 1872; Pas. 72, 1, 391 — Verviers, 16 janvier 1886 ; Pas. 86, 3, 120).

L'assureur peut aussi agir par commissionnaire. Les rapports entre l'assureur-commettant, son commissionnaire et l'assuré sont régis par les règles du contrat de commission. Il n'y est dérogé, pour le commissionnaire de l'assuré, que parce qu'il doit décou-

vrir son commettant afin de justifier de l'intérêt assurable; le commissionnaire de l'assureur n'est jamais obligé de découvrir celui-ci (Emile Cauvet, n° 121).

Il n'est pas impossible qu'un gérant d'affaires se substitue en certains cas à l'assureur, mais la gestion d'affaires ne comporte pas l'initiative d'opérations commerciales : son caractère est essentiellement conservatoire.

616. — Les droits et obligations résultant de la prise d'assurance pour compte d'autrui doivent être envisagés à un triple point de vue : il y a lieu de déterminer les rapports de droit du preneur et de l'assureur, ceux du preneur et du bénéficiaire de l'assurance, ceux enfin du bénéficiaire et de l'assureur. A chacun de ces points de vue nous aurons des distinctions à faire selon que l'assurance, prise pour compte d'autrui, l'aura été en vertu d'un mandat ou sans mandat, et selon qu'elle aura été prise au nom du bénéficiaire ou au nom du preneur. Ce preneur, en effet, peut être soit le mandataire, soit le commissionnaire, soit enfin le gérant d'affaires du véritable intéressé.

Occupons-nous d'abord des rapports entre le preneur d'assurance et l'assureur. Les droits et obligations des parties dépendent de la qualité en laquelle le preneur d'assurance se présente à l'assureur : s'il ne résulte pas de ses déclarations qu'il agit pour compte d'autrui, il est censé contracter pour lui-même; s'il déclare agir pour compte d'autrui, les droits et obligations des parties diffèrent selon que le preneur agit au nom d'autrui ou en son nom propre, c'est-à-dire en qualité de mandataire ou en qualité de commissionnaire.

Le preneur d'assurance qui déclare agir en nom propre ou qui ne manifeste pas la qualité en laquelle il agit, est le seul débiteur des primes (Emile Cauvet, n°s 84 à 103) et, le cas échéant, le seul bénéficiaire de l'indemnité. Fût-il le mandataire d'un tiers, aucun lien de droit n'existe entre ce tiers et l'assureur. L'assurance n'est valable que si le preneur a intérêt à la conservation de la chose (Begerem et de Baets, n° 132). L'action en répétition de l'indemnité indûment payée s'exerce contre lui, en eût-il fait compte à un commettant (Emile Cauvet, n° 117).

Le preneur qui déclare agir au nom et pour compte d'autrui, c'est-à-dire comme mandataire, n'est responsable envers l'assu-

reur que de la réalité et de l'étendue de son mandat (C. Gand, 20 juin 1865; Pas. 86.2.296); même s'il en dépasse les limites, il n'est tenu d'aucune garantie personnelle, pourvu qu'il ait donné à l'assureur connaissance suffisante de ses pouvoirs (art. 1997, C. civ.); s'il s'est porté fort pour un tiers, il satisfait à son obligation en rapportant la ratification promise (T. Bruxelles, 18 avril 1888; Pas. 88. 3. 266. — Laurent, XV, n° 543); le règlement de l'assurance passe par dessus la tête du mandataire et s'opère directement entre l'assureur et le mandant; ce dernier, nous le verrons, n'est engagé que si les limites du mandat n'ont pas été dépassées ou s'il a ratifié cet abus du mandat (art. 1998, C. civ.), mais nous ne nous occupons en ce moment que des rapports entre le preneur d'assurance et l'assureur.

Le preneur a-t-il déclaré agir en son nom mais pour compte d'autrui, c'est-à-dire a-t-il déclaré agir comme commissionnaire (art. 12, L. 5 mai 1872)? une solution intermédiaire s'impose : le lien de droit unit directement le commissionnaire et l'assureur; le premier doit la prime au second; en cas de sinistre, il est obligé de faire connaître son commettant, le véritable intéressé, qui seul peut réclamer et toucher l'indemnité (Bravard et Demangeat, IV, p. 549-551; Lyon-Caen et Renault, n° 2202; Weil, n° 19; Pand. b. V° Assur. en gén., n° 128). La justification de l'intérêt de l'assuré est indispensable dans tous les cas, mais dans les assurances pour compte le preneur d'assurance peut désigner un autre intéressé que lui-même. Le véritable intéressé reçoit l'indemnité, à moins que le commissionnaire n'exhibe un mandat qui l'autorise à recevoir (Emile Cauvet, n° 113); à ce moment le commissionnaire s'efface devant son commettant. S'il lui a fait des avances, il trouve dans l'article 7 le moyen de faire valoir son privilège sur l'indemnité réclamée par le commettant. La *condictio indebiti* est exercée par l'assureur contre celui à qui il a indûment payé l'indemnité, c'est-à-dire contre le commettant (Bravard et Demangeat, IV, p. 551; Weil, n° 24).

Nous n'avons pas, au point de vue des rapports entre preneur d'assurance et assureur, à nous occuper de la gestion d'affaires; les rapports de droit qu'engendre le quasi-contrat de gestion d'affaires ne peuvent exister qu'entre le preneur et le bénéficiaire. La seule action directe que possède l'assureur est l'action *ex contractu;* il la dirigera contre le preneur d'assurance si celui-ci a agi

en son propre nom, s'il s'est porté fort pour un tiers dont il ne rapporte pas la ratification, ou s'il a allégué un mandat dont il ne justifie point; l'assureur dirigera l'action contre le bénéficiaire de l'assurance si celui-ci a donné mandat au preneur. Il importe peu que le mandat soit général ou spécial (art. 1998, C. civ.), exprès ou tacite (Cas. 2 et 30 décembre 1886; Pas. 87. 1. 7 et 39), antérieur ou postérieur à l'assurance (Cas. 20 juillet 1883; Pas. 83. 1. 347); pour que l'action soit recevable il suffit qu'il y ait eu mandat, soit au moment de l'assurance, soit à un moment postérieur à l'assurance mais antérieur à l'intentement de l'action.

Passons aux rapports entre le preneur et le bénéficiaire de l'assurance. Ces rapports ne dépendent pas de la qualité que le preneur a prise dans le contrat, des apparences qu'il s'est données, ils dépendent des réalités, du lien de droit qui unit le preneur au bénéficiaire. Ce lien est le lien contractuel d'un mandat ou le lien quasi-contractuel d'une gestion d'affaires ; dans le premier cas le bénéficiaire est, comme tout mandant, tenu d'éxécuter les engagements contractés par le mandataire conformément au pouvoir qui lui a été donné (art. 198, C. civ.) ; dans le second il n'est tenu des engagements du gérant d'affaires que dans la mesure où ils ont été utiles; il ne lui remboursera pas la prime d'assurance si la chose assurée par le gérant d'affaires était déjà assurée (Namur, n° 1439; Begerem et De Baets, n° 123). La gestion d'affaires est un quasi-mandat ou une quasi-commission suivant que l'assurance, prise pour compte d'autrui, l'a été au nom du tiers bénéficiaire ou au nom du preneur.

Arrivons enfin aux rapports entre l'assureur et le bénéficiaire de l'assurance. Nous avons dit déjà qu'aucun lien de droit n'existe entre eux si le preneur d'assurance a agi sans mandat et n'a pas acquis, après coup, la qualité de mandataire par la ratification de sa gestion d'affaires. Nous supposons maintenant qu'il a la qualité de mandataire. Selon qu'il a agi au nom du mandant ou en nom propre, les actions réciproques de l'assureur et du bénéficiaire de l'assurance, l'un contre l'autre, seront directes ou obliques (art. 1166, C. civ.) Lorsque le mandataire aura agi en son propre nom, le mandant ne pourra réclamer l'indemnité d'assurance sans en laisser déduire les primes arriérées ; il se peut qu'il les ait payées déjà à son mandataire, mais il devait veiller à ce que celui-ci les remît à l'assureur ; il ne peut se substituer au mandataire,

vis-à-vis de l'assureur, sans accepter la situation entière de celui qui a pris l'assurance ; il ne peut diviser le contrat, en prendre les avantages et en répudier les charges (Lyon-Caen et Renault, n° 2252 ; Desjardins nos 1334, 1457).

617. — Les assurances maritimes sur facultés se font fréquemment " pour compte de qui il appartiendra ".

L'assurance pour compte de qui il appartiendra est celle où, loin de réserver au preneur d'assurance le bénéfice du contrat, les parties déclarent que l'indemnité pourra, en cas de sinistre, être réclamée par la personne intéressée, quelle qu'elle soit : ce sera, notamment, dans les assurances sur facultés, le porteur du connaissement des marchandises assurées. Cette assurance pour compte constitue l'exécution d'un mandat vis-à-vis du commettant du preneur d'assurance, une gestion d'affaires vis-à-vis des autres propriétaires successifs de la marchandise assurée ; il n'est pas nécessaire, pour qu'il y ait gestion d'affaires, que le gérant ait en vue d'être utile à une personne déterminée.

La Cour de Cassation de France (5 mars 1888 ; J. P. 88. 761) détermine comme suit les effets de ce contrat : " L'assurance pour compte de qui il appartiendra crée un lien de droit, non seulement entre les parties dénommées au contrat, mais encore entre l'assureur et tous les propriétaires, présents ou futurs, de la chose assurée. "

Un membre de la Commission extra-parlementaire a, le 27 janvier 1863, saisi ses collègues des questions que cette assurance soulève. Reproduisons le procès-verbal de la séance :

Un membre demande quelques explications au sujet de l'art. 6. Quelle sera la portée de cette disposition? Celui qui aura contracté l'assurance pour compte d'autrui devra-t-il faire connaître son commettant en cas de sinistre? S'il en était ainsi, il ne pense pas que cet article puisse être maintenu ; le principe qu'il consacrerait serait extrêmement préjudiciable aux intérêts du commerce.

Quelques membres croient qu'il y aura lieu de distinguer : si celui qui contracte l'assurance est en possession des objets assurés, il n'aura rien à déclarer ; mais s'il n'est pas en possession, on ne pourrait le dispenser de l'obligation de justifier de son mandat, sans s'exposer à permettre, sous prétexte d'assurances, des jeux et paris sur des marchandises appartenant à des tiers.

D'autres membres font remarquer qu'il serait contraire aux principes du contrat de commission, que celui qui contracte pour compte d'autrui pût être obligé de faire connaître son commettant ; il est censé contracter pour son

propre compte et les intérêts bien entendus du commerce exigent que le nom du commettant ne doive jamais être révélé. En pratique, il arrive fréquemment que des assurances sur marchandises sont contractées pour compte de qui il peut appartenir, clause que l'on interprète toujours dans le sens du contrat de commission; les marchandises ainsi assurées peuvent être transmises de main en main par vente ou autrement, et la police d'assurance vaut mandat de toucher l'indemnité, pour celui qui la détient au moment du sinistre.

La Commission décide que l'art. 6 ne fait pas obstacle à ces sortes de contrats et ne contrarie en rien le sens que l'on a toujours attaché en pratique à la clause pour compte de qui il appartiendra. Ainsi entendu, l'article est maintenu (N. B. n° 483).

Les Chambres avaient cet échange d'explications sous les yeux lorsqu'elles votèrent le texte de l'article 5; aucune critique ne s'y éleva contre l'opinion de la Commission extra-parlementaire, elle se trouve ainsi implicitement ratifiée.

Le contrat de commission est défini par l'article 12 de la loi du 5 mai 1872 : " Le commissionnaire est celui qui agit en son propre nom ou sous un nom social, pour le compte d'un commettant. „ Le commissionnaire assume toute la responsabilité des affaires de son commettant; il le couvre et n'a pas à le découvrir, mais il ne peut toucher une indemnité d'assurance sans justifier de son intérêt ou de celui de son commettant à la chose assurée.

L'article 12 de la Police d'Anvers nous montre comment ces questions se résolvent dans la pratique des affaires : " Les pertes à la charge des assureurs sont, aussitôt justification, payées comptant et sans aucune retenue, au porteur de la police. „

Une sentence arbitrale, confirmée par la Cour de Bruxelles (17 novembre 1884; Pas. 86. 2. 417), trace avec précision les principes qui gouvernent la matière :

" Attendu que si l'on se trouvait uniquement en présence de la clause " pour compte de qui il peut appartenir „, les demandeurs devraient présenter, en même temps que la police d'assurance, le connaissement et établir que ce dernier document est relatif et conforme à l'assurance (Valin, Liv. III, Tit. VI, art. 3; Emérigon, Assur. Ch. XI, Sect. IV; Dalloz, Rep. Droit mar. n° 1439);

„ Attendu que, dans cette hypothèse, les demandeurs, après avoir produit un connaissement relatif et conforme à l'assurance, n'auraient pas à prouver qu'ils sont personnellement les légitimes propriétaires des effets assurés (Valin, L. III, Tit. VI, art. 13 et les auteurs cités par lui); mais que le sens de la clause " pour compte

de qui il peut appartenir » est encore étendu, dans l'espèce, par l'article 12 de la police d'Anvers; que l'article 12, pris isolément, a pour effet de faire présumer que le porteur de la police est le mandataire réel de celui dont il prétend détenir son mandat et que le mandant est le propriétaire légitime de la marchandise assurée; que cette présomption peut être renversée par la preuve contraire;

„ Attendu que, sous l'empire de l'article 12, combiné avec la clause " pour compte de qui il peut appartenir „, les demandeurs ont uniquement : 1° à établir qu'ils sont porteurs de la police d'assurance ; 2° à établir que réellement la marchandise assurée a fait le voyage stipulé ; 3° à indiquer le nom d'un commettant se disant propriétaire de la chose assurée (1). „

La police d'assurance peut, comme les autres titres commerciaux, être à ordre ou au porteur; elle a, de plein droit, ce caractère lorsque l'assurance est faite *pour compte de qui il appartiendra* (Bédarride, n° 1078). Il n'y a d'assuré que le porteur de la police; lui seul peut la résilier ou la modifier. Cette clause donne à tout porteur de la police le droit de réclamer de l'assureur la réparation des pertes et dommages, pourvu que les marchandises, objets de la police, concordent avec celles des connaissements auxquels le porteur a droit (V. n° 207). La production simultanée de la police et du connaissement ne laisse à l'assureur d'autre alternative que de payer ou de prouver que l'un des deux titres invoqués contient un vice de forme ou de fond de nature à faire écarter ce titre (Haghe et Cruysmans, n° 397).

Le connaissement, nous l'avons dit (V. n° 216), n'est pas un titre de propriété, il confère la possession de la marchandise et permet d'en réclamer la délivrance. S'il n'en résulte pas nécessairement que le possesseur de la marchandise en a la propriété, le connaissement le fait présumer; jusqu'à preuve contraire, ce titre établit aussi la réalité du chargé (V. n° 211). Aucune preuve autre que celle de la perte n'incombe donc à celui qui réunit dans ses mains la police et le connaissement.

Les transactions commerciales les plus importantes sont basées sur la transmission, par endossement ou par simple tradition, des connaissements et des polices pour compte : le négociant expor-

(1) Desjardins, n° 1334. — Cas. f. 18 novembre 1879 ; D. 80. 1. 193.

tateur dispose de tout ou partie de la valeur de la cargaison sur le commissionnaire chargé de la vente ; le commissionnaire n'accepte la traite que contre remise du connaissement et de la police ; le premier de ces titres lui donne, pour ses avances, la garantie réelle de la marchandise, le second y ajoute la garantie personnelle de l'assureur.

Cet assureur peut opposer au porteur, quel qu'il soit, de la police pour compte toutes les exceptions inhérentes à cette police; il ne peut invoquer aucune de celles qui dérivent de circonstances étrangères au contrat, telles que la compensation des sommes dues par l'assuré primitif, en dehors de la prime afférente au voyage assuré (Bédarride n° 1079; Lyon-Caen et Renault, n° 2252).

Le Congrès d'Anvers a voté la résolution suivante : " L'assurance pour compte de qui il appartiendra doit être validée, que l'assuré ait ou n'ait pas mandat du véritable intéressé, et sans que l'assuré doive, en contractant, déclarer s'il a ou n'a pas mandat. En cas de sinistre, celui qui réclame l'indemnité doit, préalablement au payement de l'indemnité, faire connaître celui pour compte de qui l'assurance a été faite et justifier de l'intérêt de celui-ci. L'assuré, porteur de la police et du connaissement, est présumé avoir cet intérêt et n'a pas d'autre justification à fournir. "

La prise d'assurance pour compte de qui il appartiendra n'est pas spéciale aux assurances maritimes; le négociant, propriétaire ou locataire d'un magasin, assure " comme propriétaire, mandataire ou dépositaire " les marchandises qu'il y emmagasine; le système de warrants, organisé par la loi du 18 novembre 1862, donne à celui qui détient à la fois la police, le warrant et la cédule une situation semblable à celle du détenteur de la police et du connaissement.

Les termes " pour compte de qui il appartiendra " ont des équipollents : " pour compte de qui que ce soit ", " pour soi et pour compte de qui il appartiendra ", " pour soi ou pour compte de qui il appartiendra ". MM. Begerem et De Baets (n° 90) observent que les premières formules ne constituent qu'un contrat de commission, tandis que les deux dernières impliquent un double lien de droit. L'observation est exacte, mais qu'importe à l'assureur! Il a donné au preneur le droit de faire profiter de l'assurance tous les propriétaires, actuels et futurs, de la chose assurée.

618. — Le dernier paragraphe de l'article 5 porte que l'assuré est censé avoir contracté pour lui-même s'il ne résulte de l'assurance qu'elle est faite pour compte d'un tiers. Cette disposition n'est-elle autre chose qu'une application des articles 1119 et 1122 du Code civil, en vertu desquels celui qui s'engage est censé stipuler pour soi et non pour autrui? M. Namur (n° 1442) semble le croire; il se borne, en effet, à dire que, si le preneur de l'assurance est présumé le bénéficiaire de l'assurance, cette présomption peut être renversée par des présomptions contraires. Pour être complet il faut ajouter que les présomptions contraires doivent être tirées du contrat lui-même.

Le texte primitif de l'article 5 portait que l'assuré est censé avoir contracté pour lui-même si l'assurance ne *constate* qu'elle est faite pour compte d'autrui; en substituant à cette rédaction le texte définitif (N. B. n° 430), le législateur a permis de rechercher l'intention des contractants dans l'ensemble des éléments de la convention; l'intention de contracter pour compte d'autrui ne doit donc pas être explicite, mais elle doit résulter implicitement du contrat (Begerem et De Baets, n° 132).

Le Rapport au Sénat en fait la remarque :

> Sans que le tiers soit mentionné dans le contrat, il peut néanmoins être évident, par l'essence même du contrat, que l'assurance est faite pour compte d'un tiers, par exemple si un nu-propriétaire ou un copropriétaire assure un bien pour toute sa valeur. (Rapport de la Commission, p. 345.) En substituant les mots : *s'il ne résulte pas de l'assurance*, à ceux du projet primitif : *si l'assurance ne constate pas*, on a montré vouloir s'en tenir à l'esprit plutôt qu'à la lettre du contrat, et écarter ainsi le préjudice que pourrait causer une erreur ou une omission (N. B. n° 609).

ART. 6.

Un créancier peut faire assurer la solvabilité de son débiteur ; l'assureur pourra se prévaloir du bénéfice de discussion, sauf convention contraire. — Les créanciers saisissants ou nantis d'un gage et les créanciers privilégiés et hypothécaires peuvent faire assurer en leur nom personnel

les biens affectés au payement de leurs créances. — Dans ce cas, l'indemnité due à raison du sinistre est subrogée de plein droit, à leur égard, aux biens assurés qui formaient leur gage.

SOMMAIRE.

619. — Les créances sont périssables comme les choses corporelles ; la façon dont elles perdent leur valeur est différente : rien n'est changé en apparence, tout l'est en réalité lorsque les biens du débiteur, gage commun de ses créanciers, sont dissipés. La loi permet au créancier de s'assurer contre la perte de sa créance comme elle lui permet de s'assurer contre la perte de ses autres biens ; il assure la solvabilité de son débiteur.

La Commission extra-parlementaire a agité la question de savoir si l'assureur de la solvabilité peut, comme la caution, se prévaloir du bénéfice de discussion. Les arguments invoqués en sens divers sont relatés au procès-verbal de la séance du 17 juin 1862 :

On dit, d'une part, que la solvabilité est souvent indépendante du payement à l'échéance, que l'assureur qui garantit cette solvabilité ne peut être tenu que lorsqu'il devient évident que le débiteur est insolvable, que cette insolvabilité ne peut se constater efficacement que par la discussion, en d'autres termes, par des poursuites et une exécution, qu'il y aurait danger à permettre que le simple fait du non payement engageât la responsabilité de l'assureur, que celui-ci n'a pas entendu garantir autre chose que la solvabilité ; que, d'ailleurs, la discussion du débiteur est le vrai moyen de constater la réalité de la créance, qu'en effet, ce débiteur peut avoir des motifs sérieux pour ne pas payer, des exceptions à opposer à la demande, une compensation, un payement de la dette effectué en tout ou en partie.

Que l'assureur ne peut pas être la victime de ce qu'il a peut-être garanti une créance qui n'était pas réelle ou qui a cessé de l'être.

D'autre part, on répond qu'autre chose est cautionner une dette, c'est-à-dire faire un contrat de bienfaisance qui ne lie la caution que lorsque tous les moyens de poursuite ont échoué contre le débiteur, autre chose assurer la solvabilité, c'est-à-dire faire un contrat synallagmatique, par lequel l'assuré s'est imposé les sacrifices de l'assurance précisément pour éviter les frais, les délais et les dommages qu'entraînerait une poursuite, que, dans cet ordre d'idées, le

non-payement à l'échéance réalise l'éventualité en vue de laquelle il a traité, que ce dont il a voulu obtenir la garantie est, non pas la solvabilité absolue de son débiteur, mais sa solvabilité relative à la créance dont s'agit, c'est-à-dire le payement de cette créance au jour précis de l'échéance; que, quant à la preuve de la réalité de la créance, ce point est étranger à la question du bénéfice de discussion.

Il va de soi que si elle n'existe pas ou si elle est éteinte, l'assureur ne devra rien, et cela résultera suffisamment, tant des justifications que devra faire l'assuré, que du droit appartenant à l'assureur d'exercer les actions de celui-ci contre le débiteur.

Quelques membres pensent qu'il vaut mieux laisser cette question à l'appréciation des tribunaux.

D'autres proposent la suppression de ce paragraphe; mais, sur l'observation que ce paragraphe se rattache à la fois à l'article précédent et au paragraphe suivant, entre lesquels il établit une distinction nécessaire, ils retirent cette proposition.

D'autres membres pensent que le protêt, par exemple, serait une preuve suffisante d'insolvabilité, sans qu'il faille pousser plus loin les poursuites.

Quelques membres proposent de laisser la question en suspens jusqu'à plus mûr examen, et de voir dans l'entretemps comment dans la pratique est conçu ce genre de contrats d'assurance.

Mais on fait observer que, sauf les sociétés d'assurance contre les faillites, il n'en existe peut-être pas pour cet objet et que, d'ailleurs, la controverse est suffisamment connue.

La Commission la décide, en ajoutant au paragraphe la disposition suivante, qui laisse en même temps toute liberté aux parties contractantes : « L'assureur pourra se prévaloir du bénéfice de discussion, sans convention contraire. »

Ainsi augmenté, ce paragraphe est adopté (N. B. n° 433).

L'article 6 reconnaît à l'assureur de la solvabilité le bénéfice de discussion ; il réserve les conventions contraires afin de bien montrer que l'ordre public n'est pas engagé dans ces questions de tien et de mien.

Le commissionnaire-ducroire est un véritable assureur de solvabilité et de recouvrement (Émile Cauvet, n° 81); il jouit donc du bénéfice de discussion si le contraire n'est stipulé.

620. — L'article 6 reconnaît aux créanciers hypothécaires et privilégiés, y compris le créancier gagiste, le droit de faire assurer, en leur nom personnel, les biens affectés au payement de leurs créances ; ce droit, qui résultait déjà de l'article 4, est étendu par l'article 6 aux créanciers saisissants : le créancier qui saisit un bien est assimilé à celui dont ce bien garantit spécialement la créance.

D'accord avec la Commission extra-parlementaire (N.B. n° 486),

la Commission de la Chambre proposa (N. B. n° 515) de reconnaître aux créanciers le droit d'assurer, en leur nom, les gages de leurs créances ; le Ministre de la justice crut ne devoir admettre que l'assurance par le créancier au nom du propriétaire (N. B. n° 550); la Commission de la Chambre maintint son opinion; son Rapport la défend en ces termes :

On reconnaît aussi au créancier le droit de faire assurer un bien du débiteur, pour compte de ce dernier, comme le pourrait un *negotiorum gestor* quelconque.

Mais on veut lui interdire le droit d'assurer, en son nom et dans son intérêt, la chose saisie par lui, engagée ou hypothéquée à son profit.

Il a cependant à la conservation de cette chose un intérêt bien précisé.

Pour parler plus spécialement du créancier privilégié ou hypothécaire, celui-ci a deux actions bien distinctes : l'action personnelle contre le débiteur, l'action réelle sur le bien affecté à la créance.

Cette dernière action est soumise à un risque spécial; pourquoi ce risque ne pourrait-il pas être garanti par une assurance ?

Pareille assurance, il est vrai, peut comprendre seulement, d'après les principes généraux de la matière, la valeur attribuable à l'action réelle par suite de son efficacité véritable, en d'autres termes, par suite de la possibilité d'une collocation en ordre utile. En mettant la valeur du bien en rapport avec le rang de la créance, on évaluera justement l'action réelle. C'est ce que veulent les articles 266 et 268 combinés du projet, dont les dispositions nous paraissent tout à fait rationnelles.

Craindrait-on des embarras dans le cas où plusieurs immeubles seraient affectés à la même créance ?

Mais l'action réelle existe en entier sur tous les immeubles affectés à l'acquittement d'une obligation (art. 41, loi du 16 décembre 1851) ; seulement elle peut n'avoir pas la même efficacité sur tous; on peut être en troisième ordre sur tel immeuble et en premier ordre sur tel autre; il faudra estimer quels résultats pouvait donner avant l'événement l'action réelle exercée sur l'immeuble éprouvé par un sinistre; il faudra estimer aussi si cette efficacité est détruite par l'événement ou seulement réduite. C'est d'après ces constatations que se réglera l'indemnité.

Vainement objectera-t-on que la solvabilité du débiteur peut demeurer complète; l'action réelle n'en disparaît pas moins et le but de l'assurance était de la garantir.

Nous ne voyons pas non plus qu'on puisse faire grief au projet de permettre l'assurance d'une chose saisie au profit du créancier saisissant. Celui-ci ayant mis la main sur une chose, pour la réaliser à son profit, a désormais un intérêt bien déterminé à en assurer la conservation. Des saisies postérieures peuvent, il est vrai, se présenter entre le temps de l'assurance et celui du sinistre, et faire qu'à cette dernière époque le recours du créancier sur la chose n'ait plus la même valeur qu'au moment du contrat. On réglera dans ce cas l'indemnité sur la valeur au temps du sinistre, ce qui est la règle générale.

Nous avons dit que la solvabilité du débiteur pouvait demeurer complète, malgré le sinistre éprouvé par la chose saisie, engagée ou hypothéquée. Si le créancier est alors indemnisé par l'assureur du montant entier de sa créance, à raison de la perte de son action réelle, que devient l'action personnelle? Sera-t-elle éteinte? C'est chose inadmissible; le débiteur tirerait ainsi profit d'un malheur, et cela à cause d'un acte de prévoyance, auquel il serait étranger. Le créancier désintéressé ne peut cependant plus, à défaut d'intérêt, exercer l'action personnelle par lui-même. Il y a dès lors nécessité de subroger dans celle-ci l'assureur; c'est ainsi qu'il faut entendre l'article 282, et cette interprétation nous paraît éloigner les complications en cas de cumul d'une assurance conclue par le créancier hypothécaire et d'une autre contractée par le propriétaire. L'assureur, après avoir indemnisé le créancier inscrit, viendra, comme subrogé à ce dernier, exercer sur l'indemnité due au propriétaire les droits dérivant de l'article 10 de la loi du 16 décembre 1851 (N. B. n° 556).

Le débat se reproduisit à la Chambre le 17 janvier 1873 ; le Ministre de la justice exposa qu'il avait voulu, par son amendement, couper court aux « difficultés presqu'inextricables que peut faire naître le règlement des droits des divers intéressés lorsqu'il a été pris des assurances sur les mêmes biens par diverses personnes, agissant à des titres différents. Le concours des assurances prises par le propriétaire, par les créanciers privilégiés ou hypothécaires, d'ordre et de rang divers, par les créanciers saisissants, fait naître les complications les plus graves ».

La Chambre ne partagea pas ces appréhensions. L'article 22 subroge à tous les droits de l'assuré l'assureur qui paye le dommage; aucune complication n'est à craindre: l'assureur de chaque créancier vient prendre la place et le rang de son assuré.

Les créanciers hypothécaires, privilégiés ou saisissants peuvent donc conclure trois catégories d'assurances : 1° assurer au nom de son propriétaire l'objet affecté ou saisi (art 5); 2° assurer cet objet en leur nom personnel (art. 4 et 6, § 2); 3° assurer la solvabilité du débiteur (art. 6, § 1er).

621. — Lorsque les créanciers assurent en leur nom les biens affectés au payement de leurs créances ou saisis par eux, l'indemnité due à raison du sinistre est, en ce qui les concerne, subrogée, de plein droit, à ces biens; « l'indemnité, suivant l'expression tirée des procès-verbaux de la Commission extra-parlementaire, prend, par le fait du sinistre, la place de l'objet sur lequel le droit du créancier reposait » (N. B. n° 434).

Le rapport de la Commission de la Chambre justifie en quelques lignes cette disposition :

Comment voudrait-on donner aux créanciers, sur l'indemnité provenant de leur propre diligence, des droits moindres que ceux qui leur sont accordés par notre loi hypothécaire sur l'indemnité résultant d'une assurance conclue par le propriétaire lui-même? (N. B. n° 515.)

ART. 7.

Lorsque des objets mobiliers ont été assurés, le payement de l'indemnité fait à l'assuré libère l'assureur s'il n'a point été formé d'opposition entre ses mains.

ART. 8.

Les dispositions des deux articles précédents n'auront d'effet qu'en tant que le créancier viendrait en ordre utile dans la collocation ou dans la distribution, si la perte des objets saisis, engagés, hypothéqués ou sur lesquels existe le privilège n'était pas arrivée.

SOMMAIRE.

622° — Lacune que présente, pour les objets mobiliers, l'article 10 de la loi hypothécaire.
623° — L'article 7 de la loi de 1874 comble cette lacune.
624° — Portée de l'article 8 de cette loi.
625° — Assurance de marchandises warrantées.

622. — Les biens affectés au payement d'une créance peuvent être assurés soit par leur propriétaire, soit par le créancier dont ils forment la garantie réelle; les conséquences qu'a, pour ce créancier, l'assurance qu'il contracte lui-même, sont déterminées par l'article 6; les avantages que lui procure l'assurance faite par le propriétaire sont réglés par l'article 10 de la loi hypothécaire : " Lorsqu'un immeuble, des récoltes, ou des effets mobiliers auront été assurés soit contre l'incendie, soit contre tout autre fléau, la

somme qui, en cas de sinistre, se trouvera due par l'assureur, devra, si elle n'est pas appliquée par lui à la réparation de l'objet assuré, être affectée au payement des créances privilégiées ou hypothécaires, selon le rang de chacune d'elles. „

L'exécution de cet article ne présente aucune difficulté pour les immeubles : les privilèges et les hypothèques ne peuvent être opposés aux tiers de bonne foi qu'à partir de leur inscription sur les registres du conservateur des hypothèques. Les articles 29 et 81 de la loi hypothécaire ne parlent, il est vrai, que de l'effet des privilèges et du rang des hypothèques " entre les créanciers „; ces textes se réfèrent aux conflits les plus fréquents ; ils ont le même sens que l'article 1er, aux termes duquel les actes translatifs ou déclaratifs de droits réels immobiliers, autres que les privilèges et les hypothèques, ne peuvent, avant leur transcription, être opposés aux tiers de bonne foi. L'inscription a, pour les privilèges et les hypothèques, les effets que la transcription produit pour les autres droits réels immobiliers ; l'article 96 de la loi hypothécaire est une application de cette règle.

L'assureur, averti par l'inscription du privilège immobilier ou de l'hypothèque, ne peut, sans s'exposer à payer deux fois, remettre l'indemnité au propriétaire de l'immeuble grevé du privilège ou de l'hypothèque (C. Bruxelles, 1er décembre 1881; Pas. 82. 2. 244). Il n'est pas averti de l'existence des privilèges mobiliers; comment agira-t-il lorsque les biens meubles assurés périssent dans un sinistre dont il doit réparer les conséquences ?

Les commentateurs de la loi hypothécaire ont émis, à cet égard, des opinions opposées. Citons le principal d'entre eux, M. Martou (no 274) : " MM. Cloes (no 278) et Casier (no 120) prétendent qu'une opposition doit être faite par les créanciers et que, à son défaut, l'assureur peut payer sans danger l'indemnité à l'assuré. Mais cette opinion, qu'ils ne justifient pas, me paraît fort contestable. Le texte de l'article 10 proscrit toute différence entre l'assurance d'un immeuble et celle d'effets mobiliers. Dans le second cas comme dans le premier, l'indemnité *doit* être affectée aux créances privilégiées et je ne vois aucune raison d'imposer, dans le silence de la loi, au créancier muni d'un privilège, une formalité irritante, alors que celui dont le gage est immobilier en resterait affranchi. La loi présente ici évidemment une lacune. Il a échappé à ses rédacteurs que, si les registres de la conservation des hypothèques fournis-

sent à l'assuré un moyen prompt, facile et certain de prouver à l'assureur que l'immeuble est libre ou jusqu'à quel point il est grevé, cette preuve n'est guère possible lorsqu'il s'agit de privilèges mobiliers, lesquels ne sont soumis à aucune forme de publicité. De deux choses l'une : il fallait ou ne pas étendre aux effets mobiliers, ni aux récoltes qui ont perdu leur caractère d'immeuble, le principe de l'article 10, ou, en les y soumettant, obliger les créanciers, autorisés à exercer leur droit de préférence sur l'indemnité due pour raison d'assurance mobilière, à suivre certaines formes pour porter, dans un délai déterminé et sous peine de déchéance, l'existence de leurs créances à la connaissance de l'assureur. „

La lacune que présente l'article 10 de la loi hypothécaire aboutissait à l'une ou à l'autre de ces deux fâcheuses conséquences : tantôt l'assureur payait l'indemnité au propriétaire assuré sans se préoccuper du point de savoir s'il existait des privilèges sur les effets mobiliers détruits ou endommagés; tantôt il retardait outre mesure le règlement de l'indemnité, de crainte de voir surgir, après le règlement, des réclamations émanant de créanciers privilégiés. Le préjudice était alternativement porté à l'assuré ou à ses créanciers.

La loi sur les assurances devait combler la lacune de la loi hypothécaire.

623. — Les articles 7 et 8 de la loi du 11 juin 1874 formaient l'article 9 du projet élaboré par la Commission extra-parlementaire; bien que cette disposition n'ait été adoptée par la Commission que le 3 février 1863 (N. B. nº 486), sa justification se trouve dans le procès-verbal de la séance du 27 janvier précédent :

L'art. 10 de la loi hypothécaire met sur la même ligne la subrogation relativement à l'indemnité due pour des immeubles et à celle due pour des objets mobiliers. Dans les deux cas, il semble dispenser l'assureur de payer l'indemnité à l'assuré, aussi longtemps que celui-ci n'aura pas justifié qu'il n'existait pas de créances privilégiées sur les objets assurés; or, lorsqu'il s'agit d'objets mobiliers, on ne comprend pas qu'on puisse obliger l'assuré à fournir semblable justification, et il paraît beaucoup plus rationnel d'admettre que l'indemnité devra toujours lui être payée, sauf seulement le cas où les créanciers privilégiés se seront fait connaître, en formant opposition entre les mains de l'assureur. Il paraît d'autant plus utile de formuler une disposition en ce sens, que la question est controversée au sujet de l'art. 10 de la loi hypothécaire, et qu'il importe de la trancher définitivement (N. B. nº 484).

Le Rapport de la Commission de la Chambre développe la même pensée :

L'art. 10 de la loi hypothécaire du 16 décembre 1851 a admis la subrogation légale des créanciers hypothécaires et privilégiés aux droits de leur débiteur, sur l'indemnité due en cas de sinistre. Ce texte ne fait aucune différence entre l'assurance d'un immeuble et celle d'effets mobiliers. En présence du silence de la loi, aucune raison juridique ne permet de prétendre qu'une opposition doive être faite par le créancier muni d'un privilège mobilier, tandis que celui dont le gage est immobilier resterait affranchi de cette formalité. Dans cet état de la législation, l'assureur peut exiger, avant de payer l'indemnité, qu'on démontre l'absence de privilèges sur les objets assurés. Pour les immeubles, les registres de la conservation des hypothèques fournissent un moyen prompt et certain de lever la difficulté; mais la preuve équivalente n'est pas possible à l'égard de privilèges mobiliers qui ne sont soumis à aucune forme de publicité.

Il dépendra donc de l'assureur d'objets mobiliers de retarder indéfiniment la liquidation des indemnités. Cela ne doit pas être; c'est pour l'empêcher que l'article 182 oblige les créanciers autorisés à exercer un droit de préférence sur l'indemnité représentative d'objets mobiliers à former une opposition pour porter l'existence de leurs prétentions à la charge de l'assureur. Du reste, dans ce cas, comme lorsque le créancier privilégié fait assurer sa créance, le bénéfice des dispositions de la loi est subordonné à la condition que le créancier serait venu en ordre utile dans la collocation ou la distribution, si le sinistre n'était pas arrivé. Sans cette restriction que formule l'article 183, les créanciers pourraient trouver dans le sinistre l'occasion de réaliser un bénéfice, ce qui est contraire à l'essence du contrat d'assurance (N. B. n° 517).

Nous retrouvons les mêmes motifs dans le Rapport fait au Sénat :

Quand des immeubles ont été assurés, il n'y a pas de doute possible : l'application de l'article 10 de la loi du 16 décembre 1851 ne rencontre aucune difficulté; l'assuré peut, en effet, prouver à l'assureur, par les registres de la conservation des hypothèques, que l'immeuble est libre ou jusqu'à quel point il est grevé; mais cette preuve n'est guère possible pour les privilèges mobiliers, lesquels ne sont soumis à aucune forme de publicité. (*Martou*, t. Ier, p. 274.) Sous ce rapport, la loi de 1851 présente une lacune et on a soulevé la question de savoir si, dans le cas d'assurance mobilière, l'assureur peut payer sans danger l'indemnité à l'assuré, en l'absence de toute opposition de la part des créanciers?

L'article 7 tranche cette question en faveur de la libération de l'assureur s'il n'a point été formé d'opposition entre ses mains.

Cette solution nous paraît juste. L'assureur a contracté avec l'assuré : c'est à lui qu'il doit payer l'indemnité; il n'a pas à rechercher si l'assuré a des créanciers ni à soigner leurs intérêts; la loi y pourvoit du reste; elle réserve à ceux-ci le droit de former opposition et, s'ils ont recours à ce moyen, l'assureur ne pourra pas se libérer à leur détriment.

La disposition de l'article 10 de la loi de 1851 reste donc intacte quant aux immeubles; l'article actuel n'a pour but que de mettre fin à une controverse que la loi de 1851 avait fait naître quant aux privilèges mobiliers (N. B. n° 609).

La portée des articles 7 et 8 ressort nettement de ces explications : l'assureur d'objets mobiliers n'a ni le droit, ni le devoir de se préoccuper des privilèges qui peuvent grever ces objets ; il doit payer l'indemnité au propriétaire assuré dès qu'elle est fixée, pourvu qu'aucun créancier privilégié n'ait pratiqué d'opposition entre ses mains. Cette opposition, faite en temps utile, est la condition de la subrogation inscrite dans l'article 10 de la loi hypothécaire. Quand des oppositions se produisent et que l'indemnité ne suffit pas pour payer les créanciers, il est procédé à la distribution de l'indemnité par contribution, conformément aux articles 656 à 672 du Code de procédure civile ; faute par l'assuré et ses créanciers de s'accorder dans le mois, l'assureur consigne l'indemnité dans la huitaine suivante.

L'article 7 n'est applicable qu'aux créances hypothécaires ou privilégiées; ce complément de l'article 10 de la loi hypothécaire ne pouvait se rapporter à d'autres créances qu'à celles au payement desquelles la loi hypothécaire affecte l'indemnité. Les créanciers chirographaires doivent, pour arrêter le paiement de l'indemnité, pratiquer une saisie-arrêt entre les mains de l'assureur (V. n°s 549, 601).

624. — L'opposition au payement de l'indemnité peut être faite par tout créancier privilégié ou hypothécaire, mais, d'après l'article 8, l'opposition n'est efficace que si le créancier opposant arrive en ordre utile dans la collocation s'il s'agit d'immeubles, dans la distribution s'il s'agit de meubles. L'assureur prudent attendra le résultat de cette procédure avant de se dessaisir de l'indemnité. Peut-il devancer la distribution et payer les créanciers qui, à son avis, arriveront en ordre utile ? Il le peut sans doute, à ses risques et périls ; s'il se trompe sur l'ordre des créanciers privilégiés, les conséquences de l'erreur commise sont à sa charge.

La restriction qui forme l'objet de l'article 8 s'applique aux deux articles qui le précèdent; la subrogation de plein droit qui se produit en vertu de l'article 6 ne peut s'opérer que dans les limites de l'indemnité. Le créancier hypothécaire, privilégié ou saisissant qui a assuré, en son nom, les biens affectés ou saisis, n'arrive pas

— supposons-le — en ordre utile dans la collocation ou distribution; sa garantie réelle était nulle, l'assurance de cette garantie ne peut lui donner ce qu'il n'avait pas. S'il en était autrement, l'assurance serait une cause de bénéfice (Desjardins, n° 1337). Quand le créancier ne sera pas certain d'arriver en ordre utile, plutôt que d'assurer la chose, il assurera la solvabilité de son débiteur.

625. — L'article 20 de la loi sur les warrants est ainsi conçu : « Les porteurs de warrants et de cédules ont et perdent, sur les indemnités d'assurance dues, les mêmes droits et privilèges que sur la marchandise assurée. » Cette disposition, calquée sur l'article 10 de la loi hypothécaire, ne présente pas la lacune signalée par M. Martou quant aux biens mobiliers, en général. L'assureur d'une marchandise warrantée ne paie l'indemnité y relative qu'à celui qui justifie, par la production du warrant et de la cédule, du droit de disposer de cette marchandise. Quand ces deux documents seront en mains différentes et qu'il y aura conflit entre leurs détenteurs, l'assureur ne payera que sur décision judiciaire.

Nous parlons ici de l'assurance prise pour compte du propriétaire; quant à l'assurance spéciale au tiers qui assure pour couvrir sa responsabilité ou pour ne pas perdre son gage, le warrant ne modifie point l'application des articles 4 et 6.

CHAPITRE III.

Des obligations de l'assureur et de l'assuré.

ART. 9.

Toute réticence, toute fausse déclaration de la part de l'assuré, même sans mauvaise foi, rendent l'assurance nulle lorsqu'elles diminuent l'opinion du risque ou en changent le sujet, de telle sorte que l'assureur, s'il en avait eu connaissance, n'aurait pas contracté aux mêmes conditions.

Code de 1807. — Art. 348. — Toute réticence, toute fausse déclaration de la part de l'assuré, toute différence entre le contrat d'assurance et le connaissement, qui diminueraient l'opinion du risque ou en changeraient le sujet, annulent l'assurance. — L'assurance est nulle, même dans le cas où la réticence, la fausse déclaration ou la différence, n'auraient pas influé sur le dommage ou la perte de l'objet assuré.

SOMMAIRE.

626° — Obligations principales de l'assureur et de l'assuré.
627° — Double objet de l'article 9.
628° — La réticence n'est une cause de nullité que lorsqu'elle diminue l'opinion du risque.
629° — Circonstances indifférentes.
630° — L'article 9 ne régit pas les faits postérieurs au contrat.
631° — Assurance par intermédiaire.
632° — La nullité de l'article 9 est relative.

626. — Les articles 72 et 75 de la loi maritime énoncent les obligations principales du fréteur et de l'affréteur, comme les articles 1602, 1650, 1719, 1728, 1991 et 1998 du Code civil indiquent celles du vendeur et de l'acheteur, du bailleur et du preneur, du mandant et du mandataire; la loi sur les assurances n'a pas cru nécessaire de constater les obligations principales de l'assureur et de l'assuré : il est évident que l'un doit payer les primes convenues et l'autre, le cas échéant, les indemnités.

Dans tous les contrats synallagmatiques les obligations de l'une

des parties sont la cause des obligations de l'autre, mais c'est dans leur ensemble qu'il faut envisager ces obligations; les parties peuvent convenir que, si l'assuré est en retard de payer la prime, les obligations de l'assureur seront suspendues sans que l'assuré soit pour cela délié des siennes; s'il est vrai que, pendant la période de retard, il n'y d'obligations que d'un côté, ces obligations trouvent leur cause dans celles qui incombaient à l'assureur avant et dans celles qui lui incomberont après la période de suspension (Cas. 4 mai 1883; Pas. 83. 1. 211).

Le juge du fait apprécie souverainement si l'exonération de l'assureur n'a été stipulée qu'en vue de la résiliation du contrat ou si elle l'a été même pour l'hypothèse où il opte en faveur du maintien (Cas. f. 20 avril 1887; J. P. 87. 929). Il dépend de l'assuré de mettre l'assureur en demeure de recevoir la prime arriérée et de le placer ainsi dans l'obligation d'opter entre la résiliation et le maintien du contrat (Begerem et De Baets, n° 283).

La prime est *quérable* de sa nature (art. 1274 § 2 C. civ.); les parties peuvent stipuler qu'elle sera *portable*. La distinction est essentielle lorsqu'il s'agit de déterminer si l'assuré a encouru la déchéance à raison du retard ou du défaut de payement.

La prime se paye d'ordinaire d'avance et au comptant; rien n'empêche les parties de convenir qu'elle sera payée à terme ou au moyen de *billets de prime* (Émile Cauvet, n° 137); elle peut même être aléatoire, subordonnée, par exemple, à la bonne arrivée du navire assuré.

Le billet de prime n'opère novation que si l'*animus novandi* apparaît clairement (Begerem et De Baets, n° 272).

627. — L'article 9 de la loi sur les assurances se rapporte à l'une des obligations de l'assuré : la sincérité. Il généralise l'article 348 du Code de 1807, spécial aux assurances maritimes. L'Ordonnance de 1681 ne contient aucune disposition analogue; on appliquait aux assurances les principes qui régissent les contrats : le consentement, élément essentiel de tout contrat, est vicié par l'erreur, le dol ou la violence (art. 1108, 1109, C. civ.). Il résulte de l'Exposé des motifs du Code de 1807 que, sous l'Ordonnance, on avait soutenu l'irrelevance des réticences lorsque les circonstances célées n'influent point sur le sinistre; le second paragraphe de l'article 348 a pour but de redresser cette erreur. Aucune

raison ne fut invoquée pour justifier le premier, il sert à amener le second. Le premier paragraphe n'est, d'après l'Exposé de Corvetto, qu'une application de l'article 1108 du Code civil :

L'assureur a le droit de connaître toute l'étendue du risque dont on lui propose de se charger : lui dissimuler quelque circonstance qui pourrait changer le sujet du risque ou en diminuer l'opinion, ce serait lui faire supporter des chances dont il ne voudrait peut-être se charger ou dont il ne se chargerait qu'à des conditions différentes ; ce serait, en un mot, le tromper.

Dès lors le consentement réciproque, *qui seul peut animer un contrat*, viendrait à manquer. Le consentement de l'assuré se porterait sur un objet, et celui de l'assureur sur un autre ; les deux volontés marchant dans un sens divergent, ne se rencontreraient pas, et il n'y a cependant que la réunion de ces volontés qui puisse constituer le contrat (Locré. T. XI. p. 444).

L'article 368 du Code de commerce va plus loin que l'article 1108 du Code civil (Lyon-Caen et Renault, n° 2260 à 2264; Droz, n° 263; Em. Cauvet, n° 488; Begerem et de Baets, n° 237). Seule l'erreur sur la substance de la chose est, de droit commun, une cause de nullité du contrat (art. 1110, C. civ.) : *changer le sujet du risque*, ou, pour parler plus correctement, son *objet* (Lyon-Caen et Renault, n° 2262), c'est en altérer la substance; *diminuer l'opinion du risque* c'est n'en modifier que les circonstances secondaires.

La Commission française de 1865 proposa de subdiviser l'article 348 en deux dispositions ainsi conçues : " *Art. 358.* L'assurance est nulle, s'il y a erreur sur l'identité du navire, du voyage ou de l'objet assuré. La prime est dans ce cas restituée à l'assuré. " *Art. 359.* " Toute réticence ou toute fausse déclaration de la part de l'assuré, qui diminue l'opinion du risque, annule l'assurance. L'assurance est nulle, même dans le cas où la réticence ou la fausse déclaration n'a pas influé sur le dommage ou la perte de l'objet assuré. La prime demeure acquise à l'assureur ".

La Note explicative (p. 107) justifie la proposition en ces termes :

Le projet maintient cette règle (celle de l'art. 348 C. com.), qui est essentielle en matière d'assurance ; mais il distingue deux choses qui sont très différentes et qui se trouvent confondues dans l'article 348 actuel : l'erreur sur l'identité même de la chose assurée, et la réticence ou la fausse déclaration sur l'étendue du risque.

Dans le premier cas, facile à vérifier, le projet prononce la nullité *ex utraque parte;* dans le second, plus difficile à découvrir, " le contrat n'est nul que pour l'assuré et la prime est acquise à l'assureur " (Valroger, n° 1534).

La révision du Code de commerce s'est poursuivie en Belgique sans faire cesser la confusion que la Commission française a tenté de dissiper. La Commission extra-parlementaire adopta la rédaction proposée par MM. Van Hoegaerden et De Cuyper (N. B. nos 475 et 505) et conçue en ces termes: *Art. 35.* " Toute déclaration fausse ou mensongère, toute réticence de circonstances connues de l'assuré, même sans mauvaise foi, est une cause de nullité de l'assurance, lorsque ces circonstances sont de telle nature que le contrat n'aurait pas eu lieu ou n'aurait pas été fait aux mêmes conditions, si l'assureur avait connu le véritable état des choses. " La Commission de la Chambre commença par accueillir cette proposition (N. B. n°518), puis, sur la proposition du Gouvernement, se rallia à une rédaction plus conforme à l'article 348 du Code et qui est devenue l'article 9 de la loi de 1874. Le Rapport de M. Van Humbeeck en donne le motif :

L'amendement a l'avantage de se rapprocher de la rédaction de l'article 348 du Code de 1808; toutefois les mots *réticence* et *fausse déclaration* sembleraient ne se rapporter qu'au cas de mauvaise foi, si on ne s'en expliquait pas formellement. Nous proposons de dire : " Toute réticence, toute fausse déclaration de la part de l'assuré, même sans mauvaise foi, rendent l'assurance nulle, lorsqu'elles diminuent l'opinion du risque ou en changent le sujet, de telle sorte que l'assureur, s'il avait eu connaissance, n'aurait pas contracté aux mêmes conditions. (N. B. n° 560.)

Consultons encore le Rapport présenté au Sénat :

Art. 9. Cet article reproduit à peu près textuellement une partie de l'article 348 du Code de commerce actuel ; il ajoute la mention que la mauvaise foi n'est pas de rigueur pour faire prononcer l'annulation de l'assurance ; il suffit, pour que cette annulation soit prononcée, d'établir que l'assureur n'aurait pas contracté aux mêmes conditions s'il avait eu connaissance des circonstances célées ou modifiées.

Cette disposition est juste. Dans tous les cas c'est l'assuré qui en est faute ; il a induit l'assureur en erreur ; or, un consentement donné par erreur n'est pas valable (art. 1109 du Code civil). Donc le contrat n'a pas d'existence légale. (N. B. n° 609.)

La confusion que la Commission française voulait dissiper subsiste toute entière; aucune distinction n'est faite entre l'erreur substantielle de l'article 1110 du Code civil et l'erreur qui, sans porter sur l'objet du risque, est néanmoins de nature à diminuer l'opinion qu'en a l'assureur.

La jurisprudence ne s'y est pas trompée. Lorsque le risque

s'aggrave sans se transformer, elle applique l'article 348 du Code de 1807, l'article 9 de la loi de 1874 : la circonstance que l'assuré a négligé de faire connaître à l'assureur est tantôt la date du départ du navire (C. Bruxelles, 16 janvier 1865; Pas. 65. 2. 211), tantôt l'humidité de la marchandise assurée (C. Bruxelles, 24 juillet 1865 et Cas. 20 juillet 1866; Pas. 66. 2. 139; 67. 1. 34), tantôt une maladie antérieure à l'assurance sur la vie (C. Bruxelles, 22 mars 1877 Pas. 77. 2. 373), ou un sinistre antérieur à l'assurance terrestre (C. Bruxelles, 22 juillet 1886; Pas. 87. 2. 87), tantôt une réassurance (Cas. f. 14 décembre 1880; Pas. 81. 611), tantôt l'obligation de l'assuré de démolir les constructions couvertes par l'assurance (C. Bruxelles, 2 juin 1888; Pas. 88. 2. 354), souvent d'autres circonstances encore (Cas. f. 15 déc. 1884; Pas. 85. 269. — C. Bruxelles, 31 décembre 1885; Pas. 85. 2. 363. — C. Gand, 10 juin 1885 ; Pas. 86. 2. 79; C. Bruxelles, 22 juillet 1886; Pas. 86. 2. 87). Lorsqu'au contraire le juge se trouve en présence d'une véritable transformation de risque, il invoque l'article 1108 du Code civil. Appelée à se prononcer sur la validité de l'assurance d'une maison en voie de construction lors du contrat d'assurance et que l'assuré avait achevée de façon à en faire deux habitations distinctes, la Cour de Bruxelles (4me ch., 30 avril 1887) s'exprime en ces termes : " Le concours des volontés des parties n'a pu se former que pour l'assurance d'une maison et non pour la mise en risque des deux habitations incendiées. "

628. — L'erreur qui se produit dans l'esprit de l'assureur au sujet du risque doit être de nature à en diminuer l'importance; il importe peu que l'assureur se l'exagère.

M. Jottrand n'en jugea pas ainsi. Le 17 janvier 1873, il proposa à la Chambre de substituer le mot *modifient* au mot *diminuent :*

Qu'est-ce, dit-il, que l'opinion du risque ? C'est l'appréciation qu'a faite l'assureur de l'étendue du risque. Si cette appréciation est inexacte, que le risque soit plus grand ou plus petit qu'il ne l'a cru, peu importe. En effet, le rapport qui doit exister entre son appréciation et les faits qui lui sont révélés, voilà la base du contrat. Donc toute modification de l'appréciation qui serait le résultat d'une connaisssance plus exacte des faits, toute rectification nécessaire d'une opinion erronée, en plus ou en moins, doit être une cause d'annulation du contrat. (N. B. n° 580.)

Le Ministre de la justice fit observer que la situation des deux parties est essentiellement différente : l'assuré connaît la chose

qu'il fait assurer, l'assureur doit s'en rapporter aux déclarations de l'assuré. L'article 9 est une mesure protectrice de l'assureur, destinée à rétablir l'équilibre entre les parties contractantes ; ce serait une protection à rebours s'il suffisait à l'assuré de présenter le risque comme pire que la réalité, pour pouvoir, quand il ne s'est produit aucun sinistre pendant la durée de l'assurance, provoquer la nullité du contrat et réclamer la restitution de la prime sous prétexte qu'il a célé une circonstance qui, révélée à l'assureur, l'eût déterminé à réduire cette prime. " L'assuré, dit lord Mansfield, cité par Arnould (I p. 578), n'a pas à déclarer ce qui peut diminuer le risque et le péril. "

629. — La bonne ou la mauvaise foi de l'assuré est indifférente ; la nullité de l'assurance est basée sur l'erreur, non sur le dol. L'assuré doit déclarer à l'assureur tout ce qu'il sait par rapport au risque qu'il lui présente ; il ne doit lui livrer ni ses impressions, ni ses pressentiments. L'assureur est aussi apte que l'assuré à tirer les conséquences des faits (Valroger, n° 1527 ; Em. Cauvet, nos 492, 494).

L'influence de la réticence sur le dommage est indifférente ; souvent le sinistre aura une cause étrangère à la circonstance célée, le consentement de l'assureur n'en sera pas moins vicié. Par une juste réciprocité, la réticence sera sans effet sur la validité du contrat si l'assureur connaît la circonstance que l'assuré lui a cachée ; il n'y a d'erreur que chez celui qui ignore la vérité (Em. Cauvet, n° 495).

Il en sera de même si la circonstance non déclarée est notoire ; on ne dissimule pas ce qui est de notoriété, on peut oublier de le déclarer, mais, de même qu'il faut suppléer dans les contrats les clauses d'usage, il faut suppléer dans les déclarations des assurés les choses notoires. Les annonces des journaux maritimes, surtout s'ils se publient ailleurs que dans la résidence de l'assureur, ne suffisent pas, en thèse générale, pour constituer la notoriété (Valroger, n° 1530).

M. Emile Cauvet (n° 484) enseigne que l'assureur peut, comme l'assuré, se rendre coupable de réticence. C'est là confondre le texte spécial à la réticence avec les principes généraux relatifs aux vices du consentement inscrits dans les articles 1108 et suivants du Code civil; l'article 9 de la loi de 1874, comme l'article 348 du

Code de 1807, est spécial à l'assuré (Lyon-Caen et Renault, n° 2273).

630. — Les seules réticences auxquelles s'applique l'article 9 sont celles qui ont lieu au moment de la conclusion du contrat (C. Bruxelles, 10 août 1880; Pas. 81. 2. 118. — C. Gand 10 juin 1885; Pas. 86. 2. 19. — Cas. f. 30 avril 1884; J. P. 85. 899. — Lyon-Caen et Renault, n° 2270; Valroger, n° 1522; Desjardins, n° 1463*bis*; Em. Cauvet, n° 497. — C. all. 813); mais il importe peu que les déclarations fausses soient inscrites dans la police, dans la correspondance ou aient été faites verbalement (Valroger, n° 1523; Desjardins, n° 1462); toute déclaration erronée, faite dans la période qui précède le contrat, doit être retirée ou rectifiée avant la signature du contrat.

Les faits postérieurs au contrat sont régis par l'article 31.

Lorsque l'assuré traite avec plusieurs assureurs il faut, pour apprécier les conséquences de la réticence, rechercher s'il contracte avec eux séparément ou conjointement : dans la seconde alternative, la fausse déclaration faite à l'un est censée faite à tous; dans la première, il faut, en principe, admettre l'opinion opposée; néanmoins, si la fausse déclaration faite à l'un des assureurs l'a été dans le but de la faire répéter aux autres et de les induire ainsi en erreur, le contrat est vicié vis-à-vis de tous. L'appréciation de la réticence est laissée à la sagesse du juge.

631. — Quand l'assurance est conclue par commissionnaire, mandataire ou gérant d'affaires, il y a réticence si la circonstance célée est connue, soit du commettant, mandant ou maître, soit du commissionnaire, mandataire ou gérant d'affaires (Bédarride, n° 1044 ; Émile Cauvet, n° 85 ; Lyon-Caen et Renault, n° 2270*bis*; Bravard et Demangeat, IV, p. 550. — Coutumes d'Anvers, 4e part., Tit. XI, art. 21 ; De Longé, IV, p. 209). Le mandant qui l'apprend après avoir donné mandat d'assurer doit faire toutes diligences pour en avertir son mandataire ; si, malgré sa diligence, l'avertissement arrive trop tard, l'assurance est valable (Coutumes d'Anvers, ibid., art. 20). L'avertissement doit être donné par la voie la plus rapide, donc par télégramme (Valroger, n° 1531).

Le mandataire qui ne révèle pas à l'assureur les faits que son mandant lui communique et fournit ainsi à l'assureur le moyen de

faire annuler l'assurance est responsable envers le mandant des conséquences de cette faute (Émile Cauvet, nº 92).

632. — L'assurance n'est pas nulle de plein droit dès qu'il y a réticence ; elle est annulable et l'annulation ne peut être demandée que par l'assureur (Begerem et De Baets, nº 238 ; Lyon-Caen et Renault, nº 2268). Instituée à son profit, cette mesure de protection ne peut être retournée contre lui ; la nullité est relative.

L'assureur qui n'apprend la réticence qu'après la fin des risques, conserve la prime s'il n'est pas survenu de pertes ou si celles-ci sont inférieures à la prime. S'il l'apprend pendant le temps des risques, est-il obligé d'opter de suite entre la validité ou la nullité du contrat? Le cas se présente rarement dans la pratique, car, à supposer que l'assureur ait découvert la réticence, l'assuré ignorera la découverte et ne l'invitera pas à opter entre le maintien ou la rupture du contrat. Si l'assuré croit l'assureur renseigné au sujet de la réticence, soit que la circonstance célée devienne notoire, soit autrement, il la lui notifiera et le mettra ainsi en demeure de rompre ou de maintenir la convention d'assurance. Il suffit d'ailleurs, pour que l'assureur ne puisse exciper de la réticence, qu'il soit démontré que cet assureur a connu le fait, objet de la réticence, avant la fin des risques et ne s'en est pas prévalu ; la réticence, en ce cas, est couverte par le silence de l'assureur (Ém. Cauvet, nº 494 ; Valroger, nº 1530).

ART. 10.

Dans tous les cas où le contrat d'assurance est annulé, en tout ou en partie, l'assureur doit, si l'assuré a agi de bonne foi, restituer la prime, soit pour le tout, soit pour la partie pour laquelle il n'a pas couru de risques. — La bonne foi ne pourra être invoquée dans le cas du § 1er de l'article 12.

ART. 11.

Si le contrat est annulé pour cause de dol, fraude ou mauvaise foi, l'assureur conserve la prime, sans préjudice de l'action publique, s'il y a lieu.

SOMMAIRE.

633. — Les articles 10 et 11 ont une portée plus étendue que l'article 9, ils se rapportent à tous les cas où le contrat d'assurance est annulé, en tout ou en partie. Quel que soit le motif d'annulation, l'influence que la mise à néant du contrat exerce sur la prime est la suivante : la prime payée par l'assuré, pour des risques dont l'assureur ne répond pas, lui est restituée ou ne l'est pas, selon que l'assuré est de bonne ou de mauvaise foi. Dans le premier cas la loi applique les règles du payement indu (art. 1376, C. civ.), dans le second elle frappe la mauvaise foi d'une véritable pénalité (Haghe et Cruysmans, n° 87).

634. — M. de Lantsheere, ministre de la justice, a donné au Sénat, le 11 mars 1873, la justification de l'article 10 :

La prime n'est que le prix des obligations que contracte l'assureur. Il est évident que si l'annulation du contrat vient délier l'assureur de ses obligations et le décharge de tout risque, l'équité ne permet pas qu'il conserve la prime, alors du moins que la bonne foi de l'assuré a été entière, comme le suppose l'article (N. B. n° 642).

L'article 10 suppose l'assuré de bonne foi; l'annulation du contrat amène une restitution en entier, elle a effet rétroactif comme toute condition résolutoire (Laurent, XVII n° 145). Les risques partiels, dont parle l'article 10, ne sont pas ceux de la période antérieure à l'annulation ; l'article vise un contrat d'assu-

rance complexe dont une partie est annulée sans que le surplus le soit : l'annulation s'applique au passé comme à l'avenir pour la partie annulée ; elle laisse subsister, tant pour le passé que pour l'avenir, la partie non annulée.

L'assuré de bonne foi peut être en faute, la nullité de l'assurance lui est parfois imputable. Guidée par cette pensée et par la crainte de la perturbation que peut jeter dans une association d'assurances mutuelles la restitution de la prime, la Commission du Sénat proposa (N. B. nº 610) l'amendement suivant : " Toutefois il est libre aux contractants de stipuler que la restitution des primes ne se fera qu'en partie, en fixant la quotité de ce remboursement. " Le Ministre de la justice combattit l'amendement. Reproduisons les motifs de son opposition :

Le remède se trouve dans l'application de la règle générale d'après laquelle quiconque cause dommage à autrui est tenu à réparation. Si l'assureur peut démontrer qu'en effectuant la restitution intégrale, il subirait une lésion résultant de la faute dont l'assuré s'est rendu coupable, même de bonne foi, par ses réticences ou ses fausses déclarations, les tribunaux n'hésiteront pas, en même temps qu'ils ordonneront la restitution des primes, à condammer l'assuré à des dédommagements qui en compenseront tout ou partie. Cette sanction est logique, elle est *adéquate* au préjudice causé.

L'amendement de la Commission va plus loin. Il permet de stipuler que la restitution ne se fera qu'en partie, en fixant la quotité de ce remboursement.

Ainsi je suppose une police d'assurance dans laquelle il serait dit qu'en cas d'annulation par application de l'article 9, l'assureur ne devra restituer que 1 p. c. des primes payées.

Cette stipulation serait parfaitement licite si l'amendement est adopté.

Cependant elle n'en constituerait pas moins une iniquité, une contravention flagrante au principe que l'article 10 a pour but de consacrer. Cet exemple démontre le vice de l'amendement.

Il est trop large et fournit aux assureurs un moyen facile de se soustraire à l'application de l'article 10. (N. B. nº 642.)

Le rapporteur, M. d'Anethan, ayant insisté sur ce que " les parties doivent rester libres de stipuler toutes conditions qui ne sont pas contraires à l'ordre public ", et fait observer que les termes impératifs de l'article : " L'assureur doit... " devraient être considérés comme prohibitifs si l'amendement n'était pas accueilli, le Ministre de la justice, loin de contredire cette dernière observation, la confirma en ces termes :

J'insisterais moins — par respect pour la liberté des conventions — si je croyais que, dans les contrats d'assurance, les deux parties se trouvent dans

des conditions de parfaite égalité; mais il n'en est pas ainsi. Les compagnies d'assurance sont puissamment organisées; leurs polices sont savamment combinées...

Il est à craindre que les compagnies d'assurances ne profitent de l'amendement pour insérer, dans ces longues et diffuses polices, des clauses qui réduiront à une quotité infinitésimale le remboursement auquel l'assuré aura droit dans le cas d'annulation du contrat. (N. B. nº 642.)

Le Sénat repoussa l'amendement. Il résulte de ce débat que l'obligation imposée à l'assureur par le premier paragraphe de l'article 10 est d'ordre public (Begerem et De Baets, nº 439).

L'assurance est annulée par la faute de l'assuré; celui-ci peut être condamné à des dommages-intérêts, fût-il de bonne foi (Desjardins, nº 1466); l'article 10 interdit les clauses pénales qui consistent dans la confiscation totale ou partielle de la prime, il ne porte pas atteinte à la règle d'après laquelle celui qui, par sa faute, nuit à autrui doit réparer le dommage causé par cette faute.

635. — Nous venons de tracer la règle : la prime est restituée à l'assuré de bonne foi dont le contrat est annulé. Notons l'exception inscrite dans la loi : la prime n'est pas restituée quand l'annulation de l'assurance provient de ce que la chose assurée était couverte, pour sa pleine valeur, par une assurance antérieure. La mauvaise foi est alors légalement présumée, ou, tout au moins, la bonne foi est inopérante.

Cette exception, due à l'initiative de la Commission extra-parlementaire (N. B. nº 473), s'étendait, dans le texte primitif, à tous les cas prévus par l'article 15 du projet, devenu l'article 12 : « La bonne foi ne pourra être invoquée dans le cas de l'article 15 ». Il suffisait que l'ensemble des assurances successives, prises sur un même objet, en dépassât la valeur, pour que l'excédent fût annulé sans restitution de la prime.

La Commission de la Chambre admit cette rédaction sans en saisir parfaitement la portée; son Rapport le démontre. Il s'exprime ainsi :

Le projet se refuse à ce que la bonne foi puisse être invoquée à propos d'une seconde assurance faite contre les mêmes risques et au profit de la même personne, alors qu'une première couvrait déjà la valeur totale des choses. L'assuré, en effet, ne peut ignorer ici le premier contrat, qui est son œuvre personnelle (N. B. nº 518).

Le commentaire restreint l'exception au premier paragraphe de l'article 12, le texte l'étend à l'article entier ; la Chambre vota le projet (N. B. n° 581) sans relever la disparate. La Commission du Sénat rétablit l'harmonie entre le texte et la pensée qui l'a inspiré. Citons son Rapport :

La bonne foi, dit l'article 10, ne peut être invoquée dans le cas de l'article 12 ou, pour parler exactement, dans le cas du premier paragraphe de cet article. — La bonne foi paraît, en effet, impossible dans cette hypothèse et, fût-elle même supposable, il est prudent de frapper d'une pénalité une seconde assurance contractée pour le même objet. (N. B. n° 610.)

Un amendement, adopté par le Sénat (N. B. n° 642), puis par la Chambre (N. B. n° 666), restreignit l'exception au premier paragraphe de l'article 12.

L'assuré qui a fait couvrir la valeur entière de son bien par une première assurance ne peut, de bonne foi, en conclure une seconde; s'il n'est couvert que partiellement, on conçoit que, de très bonne foi, il prenne un supplément d'assurance dépassant le découvert.

La double assurance des mêmes risques et au profit de la même personne n'est obstative de la bonne foi, d'après MM. Begerem et De Baets (n° 440), que lorsque les deux assurances sont conclues par le même preneur ; au moins faut-il, pour appliquer la pénalité, que le preneur de la seconde assurance connaisse l'existence de la première.

636. — L'annulation du contrat, basée sur le dol, mérite une peine; la peine comminée est la confiscation de la prime. Quoique payée sans cause, l'assuré ne peut répéter la prime payée. L'assureur, n'ayant couru aucun risque, ne peut réclamer de l'assuré le payement de la prime ; il la conserve s'il l'a touchée. La prime se paie généralement d'avance.

L'article 177 de la loi maritime accorde une indemnité à l'assureur " lorsque, dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1874, l'assuré a droit à la restitution de la prime ". Cette indemnité de ristourne, fixée à forfait, indépendante de l'existence et du chiffre du dommage, est une exception à la règle tracée par l'article 10; aucune dérogation n'est apportée à la pénalité comminée par l'article 11.

637. — La preuve de la nullité de l'assurance incombe à celui qui l'invoque (art. 1315, C. civ. — C. Bruxelles, 2 novembre 1887; J. A. 88. 1. 15. — Begerem et De Baets, n° 241 ; Desjardins, n° 1466). L'assuré qui réclame le remboursement de la prime payée indûment doit prouver les deux conditions du payement indu : le payement et l'absence de dette; la même preuve incombe à l'assureur qui demande restitution de l'indemnité payée sans cause (Valroger, n° 1671).

L'assuré qui réclame la restitution de la prime doit-il prouver sa bonne foi? La bonne foi se présume, elle est la règle ; le dol est une exception dont la preuve incombe à l'assureur qui l'invoque pour se libérer de l'obligation de rembourser une prime reçue sans cause (art. 1116, 1315, C. civ. — Begerem et De Baets, n° 440).

ART. 12.

Les choses assurées dont la valeur entière est couverte par une première assurance ne peuvent plus faire l'objet d'une nouvelle assurance contre les mêmes risques au profit de la même personne. — Si l'entière valeur n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats subséquents répondent de l'excédent en suivant l'ordre de la date des contrats. — Toutes les assurances contractées le même jour seront censées faites simultanément.

ART. 14.

Les assurances successives des mêmes valeurs contre les mêmes risques et au profit des mêmes personnes auront néanmoins effet : — 1° Si elles ont lieu du consentement de chacun des assureurs ; la perte se répartit, dans ce cas, comme si les deux assurances avaient été prises simultanément ; — 2° Si l'assuré décharge le premier assureur de

toute obligation pour l'avenir, sans préjudice de ses propres obligations. — La renonciation doit, dans ce dernier cas, être notifiée à l'assureur, et il en est fait mention, à peine de nullité, dans la nouvelle police.

Code de 1807. — Art. 359. — S'il existe plusieurs contrats d'assurance faits sans fraude sur le même chargement et que le premier contrat assure l'entière valeur des effets chargés, il subsistera seul. Les assureurs qui ont signé les contrats subséquents sont libérés ; ils ne reçoivent que demi pour cent de la somme assurée. Si l'entière valeur des effets chargés n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats subséquents répondent de l'excédent en suivant l'ordre de la date des contrats.

Ordonnance de 1681. — Art. 24. Tit. VI. Liv. III. — Et s'il y a plusieurs polices ainsi faites sans fraude, et que la première monte à la valeur des effets chargés elle subsistera seule ; et les autres assureurs sortiront de l'assurance, et rendront aussi la prime, à la réserve du demi pour cent. — Art. 25. — En cas que la première police ne monte pas à la valeur des effets chargés, les assureurs de la seconde répondront du surplus.

SOMMAIRE.

638° — Les assurances successives couvrent les risques par ordre de dates.
639° — Exceptions à cette règle.
640° — Dates des aliments d'une police d'abonnement.
641° — L'augmentation de valeur, acquise depuis la première assurance, peut être assurée.
642° — Quand y a-t-il cumul d'assurances ?
643° — Portée du n° 1 de l'article 14.
644° — But du n° 2 de l'article 14.
645° — Notification à faire au premier assureur.
646° — Les assureurs multiples ne sont pas solidaires.

638. — L'assurance, contrat d'indemnité, ne peut procurer un bénéfice à l'assuré ; lorsque l'ensemble des assurances prises sur le même objet, contre le même risque et au profit de la même personne, dépasse la valeur de la chose assurée, lorsqu'il se produit ce qu'on appelle un *cumul* d'assurances, il faut : ou bien annuler les assurances contractées après que la valeur de l'objet était entièrement couverte par d'autres assurances; ou bien réduire ou, suivant l'expression technique, *ristourner* proportionnellement toutes les assurances, quelle qu'en soit la date.

L'ordre public s'oppose à ce que l'assuré, victime d'un sinistre, soit indemnisé deux ou plusieurs fois (Desjardins, n° 1509); l'ordre

public n'est pas intéressé à ce que le ristourne de l'excédent d'assurance s'opère proportionnellement aux sommes assurées plutôt qu'en tenant compte de l'ordre chronologique des contrats. Les parties sont libres de donner la préférence à l'un ou l'autre système; la loi n'intervient que pour déterminer le système qui prévaudra quand les parties ne s'en seront pas expliquées.

La loi belge, comme celles de la plupart des autres pays (C. franc. art. 359; C. néerl. art. 252 et 253; C. all. art. 791 et 792; C. ital. art. 422; C. esp. art. 782; C. port. art. 433), suit, en cas de cumul d'assurances, l'ordre chronologique : si la première assurance couvre la valeur intégrale de la chose assurée, les autres sont ristournées, faute d'aliment; si le montant de la première est inférieur à la valeur, la seconde couvre le découvert, c'est-à-dire l'excédent non garanti par la première, la troisième le découvert que laisse la seconde, et ainsi de suite. Les assurances faites le même jour sont censées simultanées.

D'autres usages prévalent en Angleterre et aux États-Unis d'Amérique : tous les assureurs y viennent en concours et se répartissent proportionnellement la perte, par voie de contribution (Arnould I, p. 130); tel est au moins le résultat pratique auquel on aboutit. Toute assurance faite de bonne foi est valable; l'assuré peut choisir, parmi ses assureurs, celui qu'il lui convient d'assigner en paiement de l'indemnité; il obtiendra de lui une indemnité complète, moyennant de le subroger dans ses droits contre les autres assureurs. Pour pouvoir céder ses autres contrats, l'assuré doit en payer la prime; il est donc exposé à payer autant de primes qu'il a conclu d'assurances, bien qu'il ne puisse toucher qu'une indemnité égale à la perte. Que faire pour éviter ce paiement ruineux de primes multiples? Appeler tous ses assureurs en concours et ristourner partiellement chacun des contrats. Ainsi l'on fait (Marshall, On insurance, p. 649).

Les anciennes coutumes d'Anvers procèdent par ordre de dates pour ristourner les assurances cumulatives : Art 99. " Lorsqu'il y a prime à recevoir ou ristourne à faire, celui qui a signé le premier tient toujours le premier rang, sauf que ceux qui ont signé le même jour sont considérés comme s'ils avaient signé conjointement et aux mêmes moment et heure " (De Longé, IV, p. 241). L'Ordonnance de 1681 et le Code de 1807 expriment cette règle à propos des assurances sur facultés ; elle est appliquée par

les commentateurs à toutes les assurances maritimes ; la Cour de cassation de France l'a même étendue aux assurances terrestres (8 janvier 1878; D. 78. 1. 224); l'article 12 de la loi du 11 juin 1874 en fait un principe général qui domine toutes les assurances.

639. — A la suite de la règle que trace l'article 12, se placent les exceptions formulées par l'article 14; le Rapport de la Commission de la Chambre expose l'économie de cette combinaison transactionnelle :

Des difficultés sérieuses se présentent chaque fois que plusieurs assurances viennent se grouper autour d'un même objet. Il faut bien cependant qu'un assuré puisse se garantir de l'insuffisance d'une première assurance stipulée sur sa propriété. Mais ce qu'il faut éviter, c'est que la pluralité des contrats puisse lui fournir un moyen de toucher plus que la valeur de l'objet assuré. Le Code de commerce, résolvant la question pour les assurances maritimes, voulait que les assurances ainsi en concours fussent réduites à la valeur totale des choses, dans le cas où elles l'auraient excédée sans qu'il y eût cependant dol ou fraude de la part de l'assuré. Ces assurances seront du même jour ou de dates différentes : dans le premier cas, les assureurs contribuent ensemble au payement de l'indemnité, chacun en proportion de la somme assurée par lui ; dans le deuxième, dès que se trouve couverte la totalité de la valeur de l'objet assuré, les polices les plus anciennes excluent les suivantes ; si la dernière excédait la valeur qui restait à assurer, l'assureur ne serait évidemment responsable que dans la proportion du découvert réel. (Art. 357 à 359 du Code de 1808.) Le projet applique aux assurances en général ces règles originairement édictées pour les assurances maritimes seulement. Mais les compagnies d'assurances terrestres avaient, dans la pratique, étendu le mode d'opération accepté par la loi lorque les contrats sont passés le même jour, au cas où les polices portent des dates différentes. Elles admettaient sans distinction le concours proportionnel des assureurs au payement de l'indemnité et, par conséquent, une réduction proportionnelle entre eux, le cas échéant.

Cependant, en introduisant cet usage, les compagnies d'assurances terrestres avaient pris des précautions pour prévenir les abus. Elles imposaient, en général, à l'assuré, sous peine de nullité, de déclarer à son second assureur l'existence de l'ancienne police et au premier la nouvelle assurance qu'il se proposait de conclure.

Le projet de révision, après avoir généralisé les règles admises par le Code de commerce en matière maritime, permet aussi d'employer le mode d'opération introduit par les compagnies d'assurances terrestres et de l'étendre aux assurances sur les risques de mer. Les règles posées par le projet peuvent donc se résumer de la manière suivante :

Une assurance qui garantit complètement la valeur de la chose assurée rend caduque l'assurance qu'on stipulerait postérieurement pour le même objet.

Toutefois, le rang d'ancienneté entre plusieurs assurances successives devant

se déterminer par la date des polices, il serait trop difficile de chercher à le fixer lorsque celles-ci ont été contractées le même jour; les assureurs seront alors engagés pour toute la valeur, chacun en proportion de la somme qu'il a assurée.

Lorsque l'entière valeur de l'intérêt en risque n'est pas assurée par les premiers contrats, les assurances postérieures produisent leur effet dans l'ordre de leur date jusqu'à concurrence de la valeur qui reste à garantir; les dernières assurances, si elles excèdent la valeur de l'intérêt en risque, seront réductibles à concurrence du montant du découvert.

Toutefois l'assuré peut faire assurer de nouveau la même chose contre les mêmes risques déjà couverts, en déclarant à celui qu'il veut prendre pour nouvel assureur l'existence du premier contrat et à son assureur ancien l'intention de contracter une seconde assurance; trois hypothèses alors se présenteront :

Ou l'assuré obtiendra l'adhésion des deux assureurs, qui seront alors engagés à concurrence de la juste valeur et chacun en proportion de la somme qu'il a assurée;

Ou l'adhésion du deuxième assureur fera défaut et l'assuré devra laisser son projet sans suite;

Ou enfin ce sera l'adhésion du premier assureur qui sera refusée, et dans ce cas l'assuré, s'il a pour le second assureur une cause de préférence, pourra notifier au premier qu'il le décharge de ses obligations pour l'avenir sans préjudice de l'exécution de ses engagements propres. Il passera outre ensuite à la conclusion de la deuxième assurance, qui, selon le projet, devra, à peine de nullité, faire mention de la première et de la renonciation à s'en prévaloir. (N. B. nº 519.)

Le système de la loi de 1874 est donc le suivant : en règle générale la première assurance couvre le risque, la seconde ne couvre que l'excédent, s'il en est un, et ainsi de suite; l'ordre des dates est respecté, comme pour les hypothèques, et, comme pour les hypothèques, les assurances de même date viennent en concours. Il est loisible de déroger à ces règles, mais, pour y déroger, l'accord de l'assuré et du second assureur ne suffit pas; il faut, de plus, le consentement du premier assureur ou une renonciation de l'assuré au bénéfice de la première assurance, renonciation notifiée à ce premier assureur et mentionnée dans la seconde police. La première hypothèse est celle d'une entente entre deux ou plusieurs assureurs successifs pour se placer sur la même ligne; la seconde est celle de la renonciation à la première assurance avant la conclusion de la seconde, renonciation notifiée aux deux assureurs; dans ce dernier cas les obligations du premier assureur sont éteintes sans que l'assuré soit dégagé de l'obligation de lui payer la prime convenue.

Les dispositions spéciales aux assurances maritimes que contiennent les articles 359 et 360 du Code de 1807 sont devenues inutiles par suite de l'adoption des textes plus généraux de la loi du 11 juin 1874 (N. B. n° 1072) ; la loi maritime belge ne les reproduit pas. Au lieu d'être réglé par des textes spéciaux, le cumul des assurances maritimes l'est par les dispositions générales que nous commentons.

640. — La date de l'assurance donne lieu à contestation lorsqu'il s'agit des aliments successifs d'une police d'abonnement. L'article 80 de la loi hypothécaire détermine le rang de l'hypothèque consentie pour sûreté d'un crédit ouvert d'après la date de l'inscription, sans égard aux époques successives de la délivrance des fonds ; faut-il, en suivant cet exemple, attribuer à tous les aliments d'une police d'abonnement la date de cette police, ou bien faut-il considérer chaque aliment de la police comme une assurance distincte ?

Dans leurs rapports entre eux, les divers aliments de la police d'abonnement portent chacun sa date respective, d'ordinaire celle de la mise à bord du navire (C. Bruxelles, 1 mars 1880 ; Pas. 80. 2. 311) ; mais l'ordre des applications n'a rien de commun avec l'ordre des polices.

En l'absence d'un texte de loi on doit s'en rapporter à l'intention des parties et à la nature des choses. Un premier point est hors de contestation : la police d'abonnement contractée par le propriétaire des objets assurés forme, sauf convention contraire, une assurance unique dont tous les aliments successifs ont la date du contrat (Bédarride, n° 1343; Weil, n° 195; Droz, n° 19 ; Alauzet n° 2067 ; Lyon-Caen et Renault, n° 2112 ; Valroger, n° 1424. 1664 ; Desjardins, n° 1385. — Cas. f. 2 février 1857 ; Pas. 57. 657 et 29 avril 1885; J. P. 86. 521; C. Aix, 25 février 1879; J. P. 81. 1115 et 16 juillet 1879; J. M. 80. 1. 133).

M. de Courcy (I. p. 379) assimile, à juste titre, le mandataire au propriétaire ; c'est le propriétaire qui agit et qui agit ouvertement par son mandataire.

Il en est autrement : 1° du commissionnaire en marchandises qui couvre, à l'aide d'une police d'abonnement, prise en son nom, toutes les marchandises que ses divers commettants lui expédient ; 2° du commissionnaire en assurances qui applique à sa police

d'abonnement tous les ordres d'assurance qu'il reçoit de sa clientèle. Ces intermédiaires de commettants multiples concluent autant de contrats d'assurance distincts qu'ils reçoivent d'ordres ou d'expéditions, un lien fictif réunit des aliments venus de n'importe où ; les commissionnaires se bornent à convenir avec l'assureur qu'ils lui apporteront toutes leurs assurances à des conditions fixées d'avance et qu'ils n'auront à les déclarer que d'une façon ou dans des délais convenus. La date de l'assurance est, dans ce cas, celle de l'application faite à la police d'abonnement, en exécution de l'ordre d'assurance (Desjardins, n° 1285; Weil, n° 199); la date de la police ne prévaut que si les parties en conviennent.

Ce n'est pas une police d'abonnement mais un mandat général d'assurer que le contrat intervenu entre une compagnie d'assurance et un entrepreneur de transports pour assurer tous les transports confiés à ce dernier, moyennant une prime qui s'ajoute au prix de transport et que l'entrepreneur perçoit pour compte de l'assureur (Courcy, I. p. 381).

641. — La Commission extra-parlementaire fut saisie par l'un de ses membres de la question de savoir si l'article 9 du projet (12 de la loi) n'est pas de nature à " empêcher qu'on ne contracte une nouvelle assurance sur des choses dont la valeur a augmenté depuis le moment où la première assurance a été contractée ". Il fut répondu que, dans ce cas, la chose n'est pas assurée pour sa valeur entière : " Si, par suite de hausse, la chose a une valeur plus grande, cette différence pourra former l'objet d'une nouvelle assurance... Les mots *valeur entière* signifient la valeur de la chose au moment de la nouvelle assurance " (N. B. n° 441).

D'ordinaire, l'objet assuré est évalué dans la police; il peut être évalué à des valeurs différentes dans des polices de dates différentes. L'importance du découvert s'apprécie, au point de vue de chaque assureur, d'après l'évaluation contractuelle de la chose assurée (Desjardins, n° 1503), sans tenir compte des évaluations des polices antérieures ou postérieures. Quand la police n'évalue pas l'objet, c'est sur la valeur réelle du moment du contrat qu'il faut se baser pour déterminer s'il existe à ce moment un découvert et quel en est le montant.

642. — Il n'y a cumul d'assurances que lorsque les polices ont pour objet le même risque et pour bénéficiaire la même personne : l'assurance de risques complémentaires, au profit d'une personne déjà assurée contre certains risques, n'a rien d'incompatible avec la première assurance (Valroger, nos 1662. 1666; Desjardins, n° 1504). Les assurances spéciales, prises en vertu des articles 4 et 6 en faveur d'autres que le propriétaire, coexistent avec celles prises en faveur de ce dernier (Emile Cauvet, n° 355; Droz, n° 352; Valroger, n° 1667). Le commissionnaire fait des avances sur les marchandises qui lui sont expédiées en consignation; il assure, en vertu de l'art. 6, ces marchandises sur lesquelles il est privilégié pour ses avances; l'assurance antérieure, prise sur ces mêmes marchandises par leur propriétaire, ne fait pas double emploi avec l'assurance du commissionnaire; il n'y a pas cumul, le bénéficiaire n'est pas le même (Courcy, I. p. 380).

Par contre, pour qu'il y ait cumul il importe peu que l'une des assurances soit faite en vertu d'une police d'abonnement et l'autre en vertu d'une police spéciale; l'instrument est indifférent, le fait seul est à considérer (Valroger, n° 1664; Desjardins, n° 1503).

Lorsqu'une des assurances en concours est conditionnelle le cumul dépend de l'accomplissement de la condition (Desjardins, n° 1500; Valroger, n° 1669); la condition suspensive accomplie a effet rétroactif au jour où l'engagement a été contracté (art. 1179, C. civ.).

Les deux assurances doivent être valables pour qu'il y ait cumul, mais l'assuré ne peut se prévaloir de la nullité de la première assurance, contre le second assureur qui invoque le cumul, si la nullité est prononcée contre cet assuré à raison d'une faute commise par lui (Bédarride, n° 1348; Desjardins, n° 1500).

Il n'y a pas de distinction à faire entre les assurances contractées par l'intéressé lui-même et celles conclues pour son compte par un commissionnaire, par tout autre mandataire ou par un gérant d'affaires. Il importe peu que le commissionnaire, mandataire ou gérant d'affaires ait assuré à son propre profit (art. 4 et 6) en même temps qu'au profit d'autrui, ou au profit d'autrui seulement; l'ordre chronologique règle le cumul des assurances prises au profit de l'intéressé, soit par lui-même, soit par son commissionnaire, mandataire ou gérant d'affaires. L'assurance prise par l'agent,

dans son intérêt particulier, est — nous l'avons dit déjà, — une assurance distincte de celle prise au profit de l'intéressé principal; sa coexistence est sans influence sur celle-ci.

Le mandant doit s'en prendre à lui-même s'il éprouve un préjudice par suite de l'assurance contractée par celui qu'il a chargé du soin de ses affaires. Il n'en est pas de même quand un *negotiorum gestor* s'y est immiscé sans mandat : le propriétaire assure la chose en temps utile, mais, à son insu, le gérant l'a devancé ; l'assurance antérieure, conclue par le gérant d'affaires avec une compagnie peu solvable, peut être la source d'un préjudice pour le propriétaire si elle annule sa propre assurance. Est-il juste qu'il en soit ainsi ?

Le Code néerlandais a prévu et résolu la difficulté :

Art. 266. « L'assurance faite sans mandat, à l'insu de l'intéressé, est nulle en cas et pour autant que le même objet fût assuré par lui, ou par un tiers muni de pouvoirs, avant l'époque à laquelle l'assuré a eu connaissance de l'assurance contractée à son insu. »

Le Code allemand contient une disposition analogue :

Art. 794. « Dans le cas où il y a double assurance, c'est la seconde et non la première qui est valable, quand la première a été conclue sans mandat pour compte d'autrui et que la seconde a été conclue par l'assuré lui-même, pourvu que, dans ce cas, lors de la conclusion de la seconde assurance, l'assuré ne fût pas encore averti de l'existence de la première assurance, ou que, lors de la conclusion de la seconde assurance, l'assuré eût déclaré à l'assureur qu'il repoussait la première assurance. — Les droits du premier assureur, quant à la prime, se déterminent dans ces cas d'après les articles 900 et 901. »

Le Code italien a résolu la difficulté autrement : L'ordre chronologique est admis en principe (art. 427) ; il y est dérogé, pour les assurances maritimes sur facultés, dans les cas déterminés par l'article 608 : « S'il existe plusieurs assurances, faites sans fraude sur le même chargement par des intéressés différents ou par plusieurs représentants du même intéressé qui ont agi sans mandat spécial, toutes les assurances sont valables jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise, et les intéressés ont action contre n'importe lequel des assureurs, à leur choix, sauf le recours de l'assureur qui a payé, contre les autres assureurs, en proportion de leur intérêt. »

L'ordre de dates est maintenu pour les assurances multiples contractées par l'intéressé directement ou — ce qui revient au même — par un tiers ayant reçu de lui mandat spécial à cet effet; les assurances que la prudence suggère à des tiers dépourvus d'un mandat spécial d'assurer, n'arrivent qu'ensuite; ces assurances viennent en concours. Il en est de même des assurances prises sur la même chose, contre les mêmes risques, par des intéressés différents.

La loi belge n'établit pas ces distinctions; après avoir donné au gérant d'affaires le droit d'assurer, elle range par ordre de dates toutes les assurances conclues au profit de la même personne lorsque ces assurances portent sur les mêmes choses et les mêmes risques. Le législateur s'est dit sans doute que, la règle tracée par l'article 12 ne valant que sauf convention contraire, il est aisé au propriétaire de la chose assurée de se mettre à l'abri des dangers d'une gestion d'affaires inhabile en stipulant dans sa police propre que l'assurance conclue par le propriétaire aura le pas sur toutes assurances conclues par des gérants d'affaires ou même par des tiers sans mandat spécial.

Il est de principe que la ratification produit le même effet que le mandat qui aurait précédé la convention : *ratihabitio mandato æquiparatur,* et que la ratification peut être tacite (Cas. 20 juillet 1883; Pas. 83. 1. 348); il n'est pas moins certain que la ratification rétroagit au jour de l'engagement pris par celui qui s'est engagé pour un tiers (Bédarride, n° 8340; Desjardins, n° 1500). L'application de ces principes peut soulever des difficultés sous l'empire des législations qui n'assimilent pas l'assurance prise par le gérant d'affaires à celle conclue par le maître; ces difficultés ne se présentent pas en Belgique où la loi de 1874 autorise expressément les assurances par gérants d'affaires et ne déroge pas pour elles à la règle de l'ordre des dates.

Le Congrès d'Anvers a voté la résolution suivante : « Les assurances multiples, faites sans fraude sur les mêmes choses et contre les mêmes risques, par les mêmes intéressés, agissant en personne ou par mandataires, doivent s'appliquer par ordre de dates. — L'assurance postérieure, faite par l'intéressé ou son mandataire, doit primer l'assurance antérieure, faite dans son intérêt par un tiers sans mandat, même si l'intéressé a ratifié cette première assurance après avoir conclu la seconde. Il n'en doit être autre-

ment que si, en ratifiant la première assurance, l'intéressé a annulé ou postposé la seconde. „

643. — Les assurances successives peuvent être placées au même rang " du consentement de chacun des assureurs „. La Cour de Gand a décidé, le 2 janvier 1886 (Pas. 86. 2. 221), que le consentement des assureurs ne doit pas résulter d'une convention expresse ; il suffit que l'existence du consentement soit établie. Le pourvoi formé contre cet arrêt a été rejeté (Cas. 21 octobre 1886 ; Pas. 86. 1. 347).

Le premier assureur est libre de refuser de partager le risque avec le second ; il lui est loisible de stipuler que l'assuré n'aura droit à aucune indemnité, en cas de sinistre, s'il ne déclare les assurances conclues postérieurement sur les mêmes objets et contre les mêmes risques. Les tribunaux doivent appliquer cette déchéance conventionnelle, l'absence de déclaration n'eût-elle exercé aucune influence sur le dommage (Cas. f. 6 août 1884 ; J. P. 85. 516) ; mais la forme dans laquelle le premier assureur a été informé par l'assuré de l'existence de la seconde assurance importe peu (Cas. f. 20 avril 1887 ; J. P. 87. 929).

A défaut d'une déchéance conventionnelle, la première assurance subsiste, nonobstant la seconde, et, s'il n'y a convention contraire, elle reste seule au premier rang.

644. — Le but pratique du 2° de l'article 14 est indiqué dans les procès-verbaux de la Commission extra-parlementaire :

Ce paragraphe a pour but de permettre à l'assuré qui n'aurait plus confiance dans son assureur, sans que cependant celui-ci ait diminué ses sûretés au point de permettre la résiliation du contrat, de se faire assurer par un autre assureur. Il ne peut le faire qu'en dégageant le premier de ses obligations, toujours en vertu du principe que l'indemnité ne peut jamais constituer un bénéfice. (N. B. n° 445.)

Il se peut que l'assuré, sans vouloir dégager le premier assureur, désire se faire couvrir par un second assureur pour le cas où le premier ne serait pas en mesure de remplir ses engagements. La Commission extra-parlementaire avait proposé dans ce but (N.B. n° 446) une disposition ainsi conçue : Art. 17. " Lorsqu'un objet a été assuré pour toute sa valeur, l'assuré peut le faire assurer de nouveau, pour le tout ou pour partie, sous la condition expresse

qu'il ne pourra faire valoir ses droits contre les nouveaux assureurs que dans le cas où il ne pourrait se faire indemniser sur la première assurance. Dans ce cas, les contrats antérieurs doivent être clairement indiqués dans la nouvelle assurance. „ La proposition différait du n° 2 de l'article 14 en ce que le premier assureur n'était pas déchargé, mais cautionné. Elle fut admise par la Commission de la Chambre, bien que son inutilité résulte du Rapport même de cette Commission ; on y lit en effet :

C'est moins une deuxième assurance de la chose qu'une assurance spéciale de la solvabilité du premier assureur. (N. B. n° 520.)

D'accord avec le Gouvernement, la Commission, dans un second Rapport, proposa sa suppression :

On peut supprimer cet article, comme le propose le gouvernement ; il n'est qu'une application du principe déposé dans l'article 6. (N. B. n° 562.)

645. — Comment doit se faire la notification exigée par l'article 14 ? La Commission extra-parlementaire et le Gouvernement à sa suite proposaient d'exiger une notification judiciaire. Les procès-verbaux de la Commission en donnent la raison :

La notification extra-judiciaire serait parfaitement valable si elle était acceptée par le premier assureur, mais la loi ne devait prévoir et elle n'a eu en vue que le cas où la seconde assurance serait contractée sans que le premier assureur y consenttt ; il faut évidemment alors une notification judiciaire afin d'éviter des contestations à ce sujet. (N. B. n° 498.)

L'hypothèse d'un assureur refusant d'accepter une situation qui le dégage de ses obligations et lui conserve tous ses droits est invraisemblable. C'est probablement pour ce motif que le mot " judiciairement „ ne fut reproduit ni dans les amendements du Gouvernement (N. B. 550), ni dans le texte adopté par les Chambres. La notification est exigée dans l'intérêt du second assureur et non dans celui du premier ; vis-à-vis du nouvel assureur, l'assuré a l'obligation de s'enlever toute chance de recevoir une seconde indemnité pour une perte unique. Quand l'assuré se contente de notifier sa renonciation par lettre simple ou recommandée, cette simplification n'a d'autre conséquence que de rendre moins aisée la preuve de la notification ; l'assuré peut tenter cette preuve par toutes voies de droit.

La nullité comminée par l'article 14 n'est pas d'ordre public ; le second assureur peut dispenser l'assuré de la notification. Les parties peuvent même convenir, verbalement ou par correspondance, que la police ne mentionnera pas l'annulation de la première assurance ; on conçoit néanmoins difficilement l'intérêt légitime qui justifierait une telle omission.

646. — Aucune solidarité n'existe entre les divers assureurs d'un même risque (Namur, n° 1470). Au Sénat, M. de Robiano demanda au Ministre de la justice ce qu'il adviendrait si l'une des compagnies d'assurance tombait en faillite ? La réponse fut :

Si l'une d'elles faillit, ce n'est pas une raison pour mettre ses engagements à la charge de l'autre. (N. B. n° 644.)

MM. Begerem et De Baets (n° 248) critiquent cette réponse ; leur critique nous paraît manquer de fondement : l'article 13 détermine les obligations de chaque assureur, indépendamment de la solvabilité des autres ; l'importance et la date des contrats sont les seuls éléments à consulter pour la répartition des pertes. L'assuré est libre de stipuler que chaque assureur sera garant de la solvabilité des autres (Desjardins, n° 1496), mais, dans ce cas, il doit spécifier ce risque supplémentaire (art. 6).

Les conséquences normales de la faillite de l'un des assureurs sont déterminées par l'article 29.

ART. 13.

La perte, soit totale, soit partielle, se répartit entre les diverses assurances de même date, dans la proportion des sommes assurées par chacune, et entre les diverses assurances de date différente, en proportion de la valeur dont chacune répond.

Code de 1807. Art. 360. — S'il y a des effets chargés pour le montant des sommes assurées, en cas de perte d'une partie, elle sera payée par tous les assureurs de ces effets, au marc le franc de leur intérêt.

Ordonnance de 1681. Art. 25. Titre VI. Liv. III. — ... et s'il y a des effets chargés pour le contenu aux assurances, en cas de perte d'une partie, elle sera payée par les assureurs y dénommés, au marc la livre de leur intérêt.

SOMMAIRE.

647. — Les articles 12 et 14 précisent les engagements de chacun des assureurs en cas d'assurances multiples ; l'article 13 détermine les conséquences de ces engagements lorsqu'un sinistre se produit. Deux hypothèses peuvent se présenter : 1° les assurances multiples sont sur la même ligne, soit qu'elles aient été conclues à la même date, soit que les parties, usant du droit que l'article 14 n° 1 leur accorde, aient placé au même rang des assurances de dates différentes ; 2° les assurances n'ont pas le même rang, soit à raison de leurs dates différentes, soit parce qu'il a convenu aux contractants de donner des rangs différents à des assurances de même date. L'article 13 répartit la perte entre les divers assureurs dans chacune des deux hypothèses : lorsque les assurances sont au même rang il n'y a pas à se préoccuper du point de savoir si leurs montants réunis dépassent la valeur de l'objet assuré ; du moment qu'ils l'atteignent, la perte se répartit proportionnellement et, s'ils ne l'atteignent pas, le surplus est réputé couvert par l'assuré lui-même (art. 21) au moyen d'une assurance de même rang. Lorsque les rangs diffèrent il faut rechercher d'abord, suivant les règles tracées par l'article 12, quel est l'intérêt de chaque assureur et, ces intérêts étant déterminés, la perte se répartit proportionnellement aux intérêts ; l'assuré intervient lui-même dans la perte pour la valeur non couverte, elle constitue son intérêt.

Les deux idées que renferme l'article 13 de la loi de 1874 sont exprimées dans l'Ordonnance et le Code de 1807 par une seule formule : chaque assureur supporte la perte au marc le franc de son intérêt.

648. — L'article 13 ne figurait ni dans le projet de la Commission extra-parlementaire, ni dans celui de la Commission de la Chambre. Le Gouvernement demanda, par voie d'amendement

(N. B. n° 550), l'insertion d'une disposition ainsi conçue : *Art. 273bis.* " La perte soit totale, soit partielle, se répartit entre les divers assureurs, dans la proportion des valeurs assurées par chacun. „ La Commission de la Chambre ne se rallia pas à l'amendement ; en voici les motifs :

Art. 272, 273. Le but du changement de rédaction proposé à ces deux articles, qui en forment trois dans le système des amendements, est surtout de formuler, en une règle applicable à tous les cas, la répartition des pertes entre les assurances qui se trouvent en concours.

Malheureusement, la même décision n'est pas possible dans les cas où ce concours se produit.

Lorsqu'un premier contrat ne couvre pas toute la valeur de la chose assurée, l'excédent peut donner lieu à un ou plusieurs contrats subséquents.

Dès que toute la valeur est garantie, l'assurance, qu'on stipule postérieurement, devient caduque ; s'il reste un excédent de la valeur à garantir, et qu'on contracte assurance pour une somme supérieure, celle-ci sera réduite au chiffre du découvert.

Telle est la règle pour le cas du concours d'assurances *successivement contractées ;* le dénominateur, qui réglera la contribution, sera alors représenté par le chiffre de la valeur de la chose et ne pourra jamais le dépasser.

Mais les assurances contractées le même jour sont censées faites *simultanément* et non *successivement*. On ne saurait spécifier celles d'entre elles qu'il faut réduire. Le dénominateur sera alors le chiffre des *sommes assurées*, quelle que soit la valeur de la chose, et quoique le total des contributions diverses doive toujours se limiter à cette valeur.

Dès que la même règle ne peut s'appliquer à tous les cas, le but que se proposent les amendements ne peut être atteint.

Nous nous en tenons au texte primitif des articles 272 et 273. (N. B. n° 561.)

Reproduisons les explications échangées à ce sujet à la séance de la Chambre du 17 janvier 1873 :

M. de Lantsheere, ministre de la justice. — La critique que la commission fait de la rédaction que j'avais proposée est basée sur ce que l'article 273*bis* règle la répartition de la perte suivant les mêmes bases dans les divers cas de concours d'assurances qui sont prévus par les articles 272 et 273, alors qu'en réalité cette répartition doit se faire, tantôt dans la proportion des sommes assurées, tantôt dans la proportion des valeurs assurées par chaque compagnie.

Une rédaction plus large de l'article 273*bis* et le déplacement de cet article qui porterait le n° 273, permettent de conserver la simplification que j'avais proposée, tout en faisant droit aux observations de la commission.

J'anticipe un peu en parlant de l'article 273 ; mais ces trois articles, 272, 273 et 273*bis* forment un tout en quelque sorte indivisible.

L'article 273*bis* prendrait le n° 273 et serait rédigé comme suit :

" La perte, soit totale, soit partielle, se répartit entre les diverses assurances

de même date, dans la proportion des sommes assurées par chacune, et entre les diverses assurances de dates différentes, dans la proportion de l'excédent dont chacune répond. „

Cette rédaction admise, il ne reste plus qu'une difficulté; c'est la question de savoir comment doit se régler la répartition dans le cas prévu par le n° 1° de l'article 273 actuel, 273*bis* nouveau.

L'article 273 déclare valables les assurances successives des mêmes valeurs contre les mêmes risques et au profit des mêmes personnes dans le cas où elles ont lieu du consentement de chacun des assureurs.

Comment doit se faire la répartition dans ce cas?

Pour résoudre cette question, je propose, d'accord avec la commission, d'ajouter au n° 1 de l'article 273 les expressions suivantes :

" La perte se répartit comme si les deux assurances avaient été faites simultanément. „

Moyennant cette modification, l'accord s'établit entre la commission et le gouvernement.

M. Van Humbeek, rapporteur. — La nouvelle rédaction proposée par l'honorable ministre de la justice fait droit aux observations présentées par la commission.

M. le président. — La commission est donc d'accord avec M. le ministre de la justice. Je mets aux voix l'article 272.

— L'article est adopté. (N. B. n° 582.)

Au second vote la dernière partie de l'article 273*bis* (13 de la loi) fut modifiée. Appliqués à la première assurance, les mots " dans la proportion *de l'excédent* dont chacune répond „ étaient incorrects; on y subtitua les mots " en proportion de la valeur dont chacune répond „ (N. B., n° 596).

ART. 15.

L'assuré peut faire assurer la prime de l'assurance.

ART. 24.

L'assureur peut toujours faire réassurer l'objet de l'assurance.

Code de 1807. Art. 342. — L'assureur peut faire réassurer par d'autres les effets qu'il a assurés. L'assuré peut faire assurer le coût de l'assurance. La prime de réassurance peut être moindre ou plus forte que celle de l'assurance.

Ordonnance de 1681. Art. 20. Tit. VI. Liv. III. — Il sera loisible aux assureurs de faire réasssurer par d'autres les effets qu'ils auront assurés; et aux assurés, de faire assurer le coût de l'assurance et la solvabilité des assureurs. — Art. 21. — Les primes des réassurances pourront être moindres ou plus fortes que celles des assurances.

SOMMAIRE.

649° — Assurance de la prime.
650° — Réassurance. — Son objet.
651° — Ses conditions.

649. — L'Ordonnance de 1681 et le Code de 1807 autorisent l'assurance de la prime d'une assurance maritime parce qu'ils interdisent l'assurance du fret et celle du bénéfice espéré (Pothier, Assur. n° 34; Valroger, n° 1457). Partisans et adversaires de la doctrine qui n'admet d'autre assurance que celle des objets mis en risque ont transigé sur ce terrain : la prime d'une assurance maritime n'est presque jamais en risque puisqu'elle est presque toujours payable à tout événement; fictivement on peut l'incorporer à la marchandise (art. 187. L. mar.), de même que les autres charges à défalquer du bénéfice de revente; on peut l'incorporer fictivement au navire, de même qu'on eût pu transformer les loyers des gens de mer et les autres charges du fret en accessoires du navire; mais la logique ne laisse d'autre alternative que d'autoriser l'assurance du fret et du bénéfice espéré ou d'interdire l'assurance de la prime. Les lois de la logique ne sont pas toujours observées, les demi-mesures passent souvent pour un juste-milieu.

Depuis que l'assurance du fret et du bénéfice espéré est permise par l'article 168 de la loi maritime, l'assurance de la prime a perdu son utilité en matière de transports maritimes; le bénéfice brut comprend la prime. On ne conçoit guère l'assurance de la prime d'une assurance terrestre; la plupart de ces assurances ne comportent aucune opération commerciale dont la prime serait une charge. Le propriétaire d'une maison l'assure contre les risques d'incendie moyennant une prime annuelle; il ne tient jamais ce langage à l'assureur : « Si, pendant la durée de l'assurance, ma maison est détruite par le feu, vous me rembourserez sa valeur augmentée des primes successives que je vous aurai

payées. En cas de destruction partielle, vous me rembourserez, outre le dommage, une proportion des primes payées. »

La faculté d'assurer isolément la prime a été maintenue dans la loi du 11 juin 1874 par respect pour la tradition.

Les commentateurs du Code s'accordent pour admettre : 1° que la prime peut être assurée au même assureur que le capital (Bravard et Demangeat, IV, p. 588), 2° que la prime payée pour l'assurance de la prime peut être assurée elle-même (Desjardins, n° 1366); c'est aussi une prime.

MM. Bravard et Demangeat (IV, p. 589), MM. Begerem et de Baets (n°s 183,190) voient dans l'assurance de la prime la transformation d'une prime acquise à tout événement en une prime payable en cas d'heureuse arrivée. La comparaison cloche ; quand le payement de la prime est subordonné à l'heureuse arrivée l'assuré ne débourse rien en cas de perte, tandis que, s'il assure la prime après avoir assuré le capital, l'assuré débourse la prime de la seconde assurance. La prime de la prime constitue la différence des deux opérations que ces auteurs identifient à tort.

650. — L'assureur court tous les risques que, sans l'assurance, l'assuré eût courus ; comme lui, il peut se couvrir de ces risques par une assurance qui, se greffant sur la première, prend le nom de réassurance.

« S'il advient, lisons-nous dans le *Guidon de la mer* (chap. II, art. 19), que les assureurs ou aucuns d'eux, après avoir signé en quelque police, se repentent ou ayent peur ou ne voudraient assurer sur tel navire, il sera en leur liberté de le faire réassurer par d'autres, soit en plus grand ou moindre prix. »

Une modification dans l'opinion des risques n'est pas ce qui, d'ordinaire, motive les réassurances ; l'assureur accepte un risque qui dépasse les limites que la prudence lui impose, — ce qu'il appelle *son plein,* — avec la pensée d'en rétrocéder immédiatement une part à d'autres assureurs ; les compagnies d'assurances ont souvent, entre elles, des traités de réassurance pour transférer aux unes *le trop-plein* des autres ou pour partager, dans des proportions convenues, les risques acceptés par chacune d'elles.

Les conventions de ce genre ne sont pas de simples contrats de réassurance, ce sont des contrats *sui generis*, participant de la société et du mandat ; il n'y a réassurance proprement dite que

lorsque la convention spécifie les risques déterminés sur lesquels elle porte (Cas. f., 25 février 1874 ; S. 74. 1. 196 — C. Bruxelles, 16 mars 1878 ; Pas. 78. 2. 321). Chacun des actes d'exécution de ce contrat *sui generis* est une réassurance, faite en vertu du contrat portant obligation générale de réassurer ; le contrat principal offre beaucoup d'analogie avec les polices d'abonnement qui couvrent toutes les opérations d'un commerçant (Desjardins, nº 1370).

La réassurance n'est pas une cession d'assurance ; aucun rapport direct ne s'établit entre l'assuré et le réassureur (C. Agen 24 novembre 1885 ; D. 86. 2. 65), l'assureur primitif n'est dégagé d'aucune de ses obligations, le réassureur ne prend aucun engagement envers l'assuré. Si l'assureur tombe en faillite, il n'est dû à l'assuré, en cas de sinistre, qu'un dividende de faillite ; le réassureur paie l'indemnité entière au curateur de la faillite du réassuré, tous les créanciers de celui-ci en profitent (Emérigon, Ch. VIII. Sect. 14. § 2 ; Haghe et Cruysmans, nº 12 ; Begerem et De Baets, nº 188 ; Desjardins, nº 1371. — C. Montpellier, 15 mai 1872 ; D. 74. 2. 165). Les deux contrats subsistent côte à côte, indépendants l'un de l'autre, sous la seule réserve que la nullité de l'assurance a pour conséquence nécessaire la nullité de la réassurance (Valroger, nº 1462).

651. — La réassurance est une assurance ; elle est donc régie par les lois relatives aux assurances (Cas. f. 11 novembre 1862 ; S. 63. 1. 32. — Anvers, 2 avrll 1875 ; J. A. 75. 1. 157).

La réassurance, comme l'assurance, se fait aux conditions sur lesquelles s'établit l'entente des parties contractantes ; la prime de réassurance est tantôt moindre, tantôt plus forte que la prime d'assurance. La convention ne cesse pas d'être un contrat d'indemnité parce que le prix du péril a haussé dans l'intervalle de l'assurance et de la réassurance ; ce n'est pas comme assuré, c'est comme assureur que l'assureur-réassuré en bénéficie.

L'assureur peut faire réassurer par un ou plusieurs réassureurs, en une ou plusieurs fois, toute la somme assurée (Req. 27 octobre 1886 ; J. P. 88. 254) ; il n'en doit pas déduire la prime. Sans doute l'assureur ne peut perdre que l'indemnité moins la prime, mais, s'il se bornait à assurer cette différence, il pourrait encore, en vertu de l'article 15, assurer la prime de réassurance, puis la prime de

cette prime, et arriver ainsi à un résultat presqu'identique à celui d'une réassurance intégrale. Le législateur a mieux aimé autoriser sans restriction la réassurance de l'objet assuré (Bédarride, n° 1149; Valroger, n° 1465; Emile Cauvet, n° 293; Bravard et Demangeat, IV, p. 590).

La réassurance ne peut en aucun cas dépasser les limites de l'assurance, elle peut ne pas les atteindre; elle peut être partielle, soit quant à la somme, soit quant à la nature des risques assurés : c'est ainsi que parfois celui qui a assuré un navire contre toutes les fortunes de mer ne le réassure que contre les risques d'incendie en mer.

Un assureur prudent prend la précaution de soumettre la réassurance aux clauses et conditions de l'assurance; en cas de conflits de lois la législation qui régit l'assurance régit alors la réassurance, car les conventions obligent à toutes les suites que l'équité, l'usage ou la *loi* donnent à l'obligation d'après sa nature (art. 1135, C. civ. — C. Lyon, 17 mars 1881; J. P. 83. 434).

Lorsque la convention de réassurance est consentie aux clauses et conditions de la police primitive, elle stipule d'ordinaire que le réassureur remboursera son prorata des pertes, avaries ou ristournes sur la simple production de la quittance constatant le payement fait par l'assureur primitif. Le réassureur, dans ce cas, ne peut critiquer le payement, à moins d'établir le dol ou la faute lourde de l'assureur (Emérigon, Ch. XI, Sect 9. — C. Bruxelles, 9 mai 1864; Sent. arb. 14 février 1865; J. A. 65. 1. 288 et 328).

Il n'appartient pas à l'assureur réassuré de consentir, après la réassurance et sans le consentement du réassureur, des modifications aux risques assurés et réassurés (C. Bruxelles, 16 novembre 1868; Pas. 69. 2. 254).

ART. 16.

Aucune perte ou dommage, causé par le fait ou par la faute grave de l'assuré, n'est à la charge de l'assureur; celui-ci peut même retenir ou réclamer la prime s'il a déjà commencé à courir les risques.

ART. 17.

Dans toute assurance, l'assuré doit faire toute diligence pour prévenir ou atténuer le dommage : il doit, aussitôt que le dommage est arrivé, en donner connaissance à l'assureur, le tout à peine de dommages-intérêts, s'il y a lieu. — Les frais faits par l'assuré, aux fins d'atténuer le dommage, sont à charge de l'assureur, lors même que le montant de ces frais, joint au montant du dommage, excéderait la somme assurée et que les diligences faites auraient été sans résultat. — Néanmoins, les tribunaux et les arbitres, lorsque les parties s'y seront référées, pourront les réduire ou même refuser de les allouer, s'ils jugent qu'ils ont été faits inconsidérément, soit en tout, soit en partie.

Code de 1807. Art. 352. — ... les dommages causés par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs, ne sont point à la charge des assureurs.

Art. 381. — En cas de naufrage ou d'échouement avec bris, l'assuré doit, sans préjudice du délaissement à faire en temps et lieu, travailler au recouvrement des effets naufragés. Sur son affirmation, les frais de recouvrement lui sont alloués jusqu'à concurrence des effets recouvrés.

Art. 393. — L'assureur est tenu, en outre, des avaries, frais de déchargement, magasinage, rembarquement, de l'excédent du fret, et de tous autres frais qui auront été faits pour sauver les marchandises jusqu'à concurrence de la marchandise assurée.

Ordonnance de 1681. Art. 45. Tit. VI. Liv. III. — En cas de naufrage ou échouement, l'assuré pourra travailler au recouvrement des effets naufragés, sans préjudice du délaissement qu'il pourra faire en temps et lieu, et du remboursement de ses frais, dont il sera cru sur son affirmation, jusqu'à concurrence de la valeur des effets recouvrés.

SOMMAIRE.

652° — L'assureur ne répond pas des fautes graves de l'assuré.
653° — Nonobstant cette irresponsabilité l'assureur a droit à la prime.
654° — L'assureur répond des fautes graves de ceux dont l'assuré est civilement responsable.
655° — Diligences incombant à l'assuré ; droits qui en résultent.
656° — L'article 17 s'applique aux assurances maritimes.
657° — Conventions contraires.

652. — La loi de 1874 généralise l'une des dispositions contenues dans l'article 352 du Code de 1807 : l'assureur ne répond pas du dommage causé par la faute de l'assuré. L'article 16 de la loi de 1874 précise davantage : les conséquences de la faute ne retombent sur l'assuré que lorsque sa faute est *grave*. On rencontre la même restriction dans l'article 33.

L'interprétation que la Commission extra-parlementaire a donnée à l'article 16 paraît plus restrictive encore que le texte : nous lisons dans le procès-verbal de la séance du 17 juin 1862 :

Il est entendu que le fait dont il est parlé doit révéler le caractère *doleux* nécessaire pour priver l'assuré des droits qu'il puise dans le contrat, et qu'il ne suffirait pas, par exemple, d'une simple négligence. (N. B. n° 449.)

Le Rapport de la Commission de la Chambre ne définit pas la faute grave :

Les risques dont l'assureur se charge sont ceux qui peuvent provenir d'une force majeure à laquelle on ne peut résister. Il n'est donc pas tenu, par la nature du contrat, des pertes et dommages qui arrivent par le fait ou la faute grave de l'assuré. La question de savoir si cette règle, proclamée par l'art. 352 du Code de commerce pour les assurances maritimes, devait nécessairement s'appliquer aux assurances terrestres, était controversée en doctrine. Le projet la résout dans le sens affirmatif. Il ajoute, conformément au principe que nous avons déjà rencontré, que dans ce cas l'assureur peut même retenir ou réclamer la prime s'il a déjà commencé à courir les risques. (N. B. n° 521.)

Le Rapport de la Commission du Sénat (N. B. n° 616) et les explications échangées au sein de cette assemblée, le 11 mars 1873, déterminent l'interprétation qu'il convient de donner aux mots " faute grave " :

M. le baron d'Anethan, rapporteur. — Je désirerais savoir si nous sommes d'accord avec l'honorable ministre de la justice sur la signification qui est donnée dans cet article au mot " fait ".

D'après la Commission spéciale qui a rédigé le projet de loi, le fait doit être doleux pour enlever tout droit à l'assuré, la faute ne suffit pas pour qu'il en soit ainsi.

M. de Lantsheere, ministre de la justice. — C'est dans le sens que la Commission spéciale a donné au mot " fait " que ce dernier a passé dans l'article, et c'est dans ce sens qu'il faut l'entendre.

Il faut donc que le fait dont il est parlé revête le caractère doleux : il ne suffirait pas, par exemple, d'une simple négligence pour exclure les réclamations de l'assuré. (N. B. n° 646.)

La faute lourde, *culpa lata,* la faute intentionnelle équivaut au dol (C. Gand, 10 juin 1885 et 2 janvier 1886 ; Pas. 86. 2. 19 et 221. — Anvers, 26 mai 1886 ; J. A. 87. 1. 5. — C. Rouen, 4 mars 1887 ; J. P. 87. 680. — V. nº 598).

653. — Nous avons vu que, lorsque le contrat d'assurance est annulé pour cause de dol, l'assureur *conserve* la prime (art. 11) ; l'article 16 va plus loin, il permet à l'assureur de *retenir* ou de *réclamer* la prime, bien qu'il n'indemnise pas l'assuré, quand la perte est causée par la faute grave de celui-ci et que les risques ont commencé. C'est qu'alors, comme dans les cas prévus aux articles 182 et 195 de la loi maritime, l'assurance n'est pas annulée (Begerem et De Baets, nº 297), la prime n'est pas payée sans cause ; la loi se borne à décharger l'assureur de l'obligation d'indemniser un dommage déterminé. Si plusieurs dommages distincts se produisent ou qu'un dommage unique doive être attribué à plusieurs causes dont l'une constitue une faute grave de l'assuré, l'assureur reste tenu des dommages étrangers à la faute ou du dommage moindre qui se fût produit en l'absence de faute.

654. — La faute grave doit être personnelle à l'assuré (art. 33) ; la faute commise par ceux dont il est civilement responsable ne suffit pas pour dégager l'assureur de l'obligation de réparer le dommage (Namur, nº 1480. — Begerem et De Baets, nº 193. — C. Gand, 10 juin 1885, *supra).* Ce serait détruire d'une main ce qu'on aurait édifié de l'autre, que d'admettre l'irresponsabilité de l'assuré pour ses fautes non intentionnelles et sa responsabilité à raison des fautes des personnes dont le choix ou la surveillance lui incombent ; la légèreté du choix, l'insuffisance de la surveillance ne constituent pas des fautes lourdes.

Les explications échangées à la Chambre, le 17 janvier 1873, entre M. Van Humbeek et le Ministre de la justice, à propos de l'article 33, ne laissent aucun doute à cet égard. La rédaction proposée par la Commission énonçait formellement l'irresponsabilité de l'assureur par rapport à l'incendie causé par la négligence ou la méchanceté des tiers, même des domestiques ou autres personnes dont l'assuré est responsable (N. B. nº 536) ; la rédaction du Gouvernement supprimait cette mention et reproduisait textuellement l'article 16 : « Les risques d'incendie com-

prennent tous les dommages survenus aux objets assurés par suite d'incendie *sans le fait ou la faute grave de l'assuré.* „ La Commission s'en émut; l'accord s'établit moyennant l'addition du mot " personnellement „.

M. Van Humbeek, rapporteur. — Reste-t-il bien établi par l'amendement que la faute des personnes dont l'assuré est civilement responsable ne décharge point l'assureur de son obligation en cas de sinistre? L'article est la seule disposition du projet qui consacre cette règle d'une manière formelle. L'amendement ne crée-t-il pas une lacune? Si la nouvelle rédaction pouvait laisser sur ce point le moindre doute, la commission ne pourrait y adhérer; elle s'y ralliera, au contraire, si les explications de l'honorable ministre écartent les craintes que je viens d'émettre.

M. de Lantsheere, ministre de la justice. — La rédaction que j'ai l'honneur de proposer ne laisse aucun doute sur la responsabilité de l'assureur dans le cas où l'incendie aurait été occasionné par le fait ou par la faute des personnes dont l'assuré répond : ses enfants, par exemple, ou ses domestiques. Le fait ou la faute grave de l'assuré lui-même peuvent seuls, aux termes de l'article, décharger l'assureur de l'obligation de répondre des risques d'incendie. Cependant, pour lever tous les scrupules, je proposerai de rédiger la partie finale de l'article de la manière suivante : " Sans un fait ou une faute grave imputable à l'assuré personnellement. „ (N. B. n° 590.)

L'accord s'établit sur ces bases.

L'article 16, il est vrai, ne contient pas l'adverbe " personnellement „ que renferme l'article 33. Cette ajoute est surabondante, de l'avis de son auteur; les textes ont la même portée: les citations que nous venons de faire, le rapport de la Commission du Sénat (N. B. n° 630), la discussion qu'il provoqua à la séance du 12 mars 1873 (N. B. n° 654), ne permettent pas d'en douter.

655. — L'article 17 impose plusieurs obligations à l'assuré: 1° avant que le dommage n'arrive, il doit faire ce qui dépend de lui pour l'empêcher; 2° le dommage arrivé, l'assuré doit s'efforcer de le réduire dans la mesure du possible; 3° il doit en avertir l'assureur le plus tôt possible.

Le législateur pousse l'assuré à n'épargner aucun effort pour atténuer la perte; les frais qu'il fait dans ce but sont tous à la charge de l'assureur, même si leur montant, joint à celui du dommage, dépasse la somme assurée; même si les frais faits n'ont produit aucun résultat. La seule restriction apportée à l'obligation de l'assureur résulte du droit des juges compétents — tribunaux ou

arbitres — de laisser tout ou partie des frais de sauvetage à la charge de l'assuré s'il les a fait *inconsidérément.*

Ce n'est pas sans résistance que l'on a imposé à l'assureur l'obligation de payer, en certains cas, au delà de la somme assurée. Les procès-verbaux de la Commission extra-parlementaire en témoignent :

Un membre considère la disposition du second paragraphe comme injuste et dangereuse ; injuste parce qu'il est contraire á l'équité de contraindre l'assureur à payer plus que la somme assurée ; dangereuse parce qu'il dépendra de l'assuré d'exagérer d'une manière souvent considérable la somme employée au sauvetage ; cette disposition donnera lieu à toutes espèces de fraudes : il y a d'autant plus lieu de la rejeter, qu'elle est contraire aux principes que la loi a consacrés en matière d'assurances maritimes.

On répond que la loi a eu, pour consacrer le principe contraire en matière d'assurances maritimes, des motifs qui ne se présentent plus ici. Au cas d'assurance maritime, le sinistre se produit au loin, sans que les intéressés puissent surveiller les moyens de sauvetage, ni contrôler les frais que l'emploi de ces moyens a pu occasionner. Là, en effet, la fraude était à craindre, sans que les assureurs eussent aucun moyen pour la combattre. Ici, au contraire, les assureurs sont à même de surveiller ce qui se passe, ils peuvent vérifier aisément par eux-mêmes si les sommes réclamées pour le sauvetage sont exagérées ; s'ils prouvaient l'exagération ou s'ils établissaient que, par fraude ou autrement, on a employé, sans nécessité aucune, des moyens de sauvetage dispendieux, il est certain qu'ils pourraient se refuser à indemniser l'assuré de ce chef. Mais hors ce cas, il serait souverainement injuste de faire de l'emploi des moyens de sauvetage une obligation pour l'assuré, et de mettre ensuite à sa charge les frais que l'exécution de cette obligation lui aurait occasionnés. Les frais que l'assuré fait pour atténuer le dommage, il les fait dans l'intérêt exclusif de l'assureur ; il est donc parfaitement juste que celui-ci soit tenu de les supporter. Il y aurait même danger à consacrer le principe contraire, puisque l'assuré, dans l'intention de s'épargner de trop grands frais, s'abstiendrait souvent d'employer tous les moyens nécessaires pour atténuer le dommage. (N. B. n° 469.)

L'assureur doit-il rembourser les frais de sauvetage, quelle qu'en soit la somme ? Cette question est résolue affirmativement, eu égard à la nature du sinistre dont il s'agit dans l'art. 31. Lorsqu'il s'agit d'incendie, les secours doivent être prompts ; la nécessité du sauvetage ne peut souffrir aucun retard ; l'assuré doit donc pouvoir employer immédiatement les moyens de sauvetage nécessaires, et il ne faut pas qu'il soit retenu par la crainte de n'être pas remboursé de ses frais. Le principe de l'art. 31, § 2, qui ne serait peut-être pas admissible pour toute espèce d'assurances, doit donc être admis lorsqu'il s'agit d'assurances contre incendie.

Il importe cependant de laisser aux tribunaux la faculté de réduire, ou même de ne pas allouer à l'assuré les frais de sauvetage, s'il était démontré qu'ils ont

été faits sans nécessité et inconsidérément. Un nouveau paragraphe sera ajouté en conséquence à l'art. 31, dans les termes suivants :

" Néanmoins les tribunaux et les arbitres, lorsque les parties s'y seront référées, pourront les réduire ou même refuser de les allouer, s'ils jugent qu'ils ont été faits inconsidérément, soit en tout, soit en partie. " (N. B. n° 471.)

Le Rapport de la Commission de la Chambre s'exprime en ces termes :

Ce n'est pas seulement de la faute qui serait la cause ou l'occasion du sinistre que l'assuré est responsable ; c'est encore de la faute qui consisterait à s'abstenir des soins nécessaires pour atténuer le dommage en sauvant ce qu'il peut des choses assurées. Les frais de sauvetage sont à la charge des assureurs ; toutefois ceci ne s'entend que de ceux dont la nécessité est démontrée et ce point peut être soumis à l'appréciation des tribunaux. L'assuré doit également faire connaître le sinistre à l'assureur aussitôt qu'il est arrivé ; des dommages-intérêts peuvent, le cas échéant, être accordés pour infraction à cette obligation. (N. B. n° 521.)

Ce Rapport crée une certaine confusion entre la faute grave de l'article 16 et la faute, tantôt grave, tantôt légère, qui peut résulter de l'inobservation de l'article 17. La faute visée par l'article 16 a pour conséquence l'irresponsabilité de l'assureur, celles que prévoit l'article 17 entraînent, dans une mesure à déterminer par le juge, la responsabilité de l'assuré; l'une dégage l'assureur de toute obligation par rapport à un dommage déterminé, l'autre fait naître une obligation dans le chef de l'assuré. Quelle que soit l'étendue de la faute consistant dans l'inobservation de l'article 17, l'assuré doit en réparer les conséquences (Sent. arb. 17 mars 1881 et 31 décembre 1884; J. A. 85, 1. 64); la faute de l'assuré ne délie pas l'assureur de l'obligation d'indemniser celui-ci; une compensation pourra s'établir, à due concurrence, lors de la liquidation des conséquences des deux obligations (Valroger, n° 1840; Begerem et De Baets, n° 306. — Anvers 15 avril 1878; J. A. 78. 1. 250).

L'assuré ne doit pas seulement agir dans le but d'atténuer le dommage, il doit faire agir les autres, demander les concours nécessaires et assumer ainsi des obligations personnelles; on ne peut cependant l'entraîner indéfiniment dans la voie des avances; ses ressources ou son crédit pourraient n'y pas suffire. Le Code allemand (art. 898) oblige l'assureur à faire l'avance des deux tiers des frais nécessités par le sauvetage, la conservation ou la réparation de la chose assurée s'il n'y a qu'avarie, de la

totalité en cas de prise; la loi belge ne contient aucune disposition de ce genre, mais l'assureur doit, dès qu'il le peut, se substituer à l'assuré et, ne pût-il prendre la direction du sauvetage, il peut, dès qu'il est averti du sinistre, avancer les sommes nécessaires au payement des frais.

L'assuré doit continuer à prêter ses bons offices à l'assureur, même quand celui-ci a pris la direction du sauvetage; il peut parfois agir efficacement là où l'assureur ne le peut.

656. — La Commission extra-parlementaire vota l'article 17 le 6 janvier 1863 (N. B. n° 471) ; le 21 avril suivant elle maintint le texte de l'article 381 du Code de 1807 (N. B. n° 771). La Commission de la Chambre, dans un rapport du 21 janvier 1870 (N. B. n° 521), conclut à l'adoption de la première de ces dispositions et, dans un rapport du 12 mai 1870, au maintien de la seconde (N. B. n° 950).

Les deux Commissions manifestaient ainsi l'intention d'apporter, en matières d'assurances maritimes, une exception à la règle de l'article 17. Le Gouvernement, par ses amendements de 1875, proposa (N. B. n° 1059) de supprimer cette exception qui formait l'article 501 du projet. Reproduisons l'Exposé des motifs de ces amendements :

D'après l'art. 381 du Code de commerce les frais de recouvrement ne sont alloués à l'assuré que jusqu'à concurrence de la valeur des effets recouvrés, mais ils le sont sur sa seule affirmation.

Il y a donc double dérogation à la règle générale, à moins que l'on ne soutienne que, si les frais de recouvrement sont alloués à l'assuré jusqu'à la valeur des effets recouvrés sur sa seule affirmation, ceux qui excèdent cette valeur doivent lui être également alloués, pourvu qu'ils n'aient pas été faits inconsidérément. Il serait difficile d'admettre l'allocation de frais indéterminés de recouvrement sur la simple affirmation de l'assuré ; mais, d'autre part, nous n'apercevons point de raison grave qui doive, sous le contrôle des tribunaux, faire traiter l'assuré autrement dans le cas d'assurance maritime que dans toute autre assurance. (N. B. n° 1079.)

La Commission de la Chambre se rallia en ces termes à la suppression de l'article 381 du Code :

L'article 17 de la loi du 11 juin 1874 peut, sans inconvénient, être appliqué aux assurances maritimes; dès lors l'article 381 du Code est sans utilité. (N. B. n° 1239.)

Aucune voix ne s'éleva ni à la Chambre, ni au Sénat, pour réclamer le rétablissement de l'article 381.

Le caractère général de l'article 17 de la loi de 1874 fut nettement marqué à la séance de la Chambre du 23 juillet 1879, lors de la discussion de l'article 226 de la loi maritime (393 C. com.); M. de Lantsheere s'y exprima en ces termes :

L'article 17 de la loi de 1874 sur les assurances dispose d'une manière générale que les assureurs doivent le remboursement de toutes les dépenses faites pour diminuer le dommage ou pour le prévenir. Ils en doivent le remboursement, alors même qu'elles excéderaient les sommes assurées, à la condition cependant que la dépense n'ait pas été faite inconsidérément.

L'article 381 du code de commerce, s'occupant d'un cas analogue, celui des dépenses faites pour le recouvrement des effets naufragés, consacrait un principe différent. Il n'imposait la restitution de ces frais que *jusqu'à concurrence de la valeur des effets recouvrés.*

Nous n'avons pas maintenu cette restriction ; elle était en contradiction avec le principe général inscrit dans la loi sur les assurances. Aussi, avons-nous proposé la suppression complète de l'article 381, jugeant que nous nous placerions ainsi, pour le tout et d'une manière complète, sous l'empire de la loi générale.

Cela n'a pas soulevé d'observations, ni au sein de la Commission, ni au sein de la Chambre. L'article 381 est donc demeuré supprimé. Mais une autre disposition a échappé à notre attention. C'est l'article 393 du code ancien.

Aux termes de cet article : " l'assureur est tenu, en outre, des avaries, *frais de déchargement, magasinage, remboursement de l'excédent du fret, et de tous autres frais qui auront été faits pour sauver les marchandises, jusqu'à concurrence de la somme assurée.* " Que l'assureur ne soit tenu que jusqu'à concurrence de la somme assurée pour les avaries, cela va de soi et nul ne songe à y rien changer. Mais que l'assureur ne soit tenu que jusqu'à concurrence de la somme assurée pour les frais de déchargement, de magasinage, de rembarquement et l'excédent du fret, cela serait en contradition avec les dispositions de la loi générale sur les assurances et avec les votes même des Chambres qui ont supprimé l'article 381. De plus, notre législation ne serait plus en harmonie avec la législation néerlandaise (art. 283, 665 C. néerl.), ni avec la législation allemande (art. 844 C. all.). Je propose donc de supprimer, à la fin de l'article, les mots : " *jusqu'à concurrence de la somme assurée* ". (N. B. n° 1661.)

L'amendement de M. de Lantsheere, adopté par la Chambre, nécessita le renvoi de la loi maritime au Sénat ; dès le lendemain du vote de la Chambre, le Sénat se rallia à l'amendement (N. B. n° 1664).

L'assureur maritime, comme l'assureur terrestre, doit donc rembourser tous les frais de sauvetage qui n'ont pas été faits *inconsidérément*, l'ensemble des frais dépassât-il la valeur des

objets sauvés ; il y a eu, dans ce cas, gestion d'affaires malheureuse (Namur, n° 1483 ; Begerem et De Baets, n° 308).

L'article 17 tout entier est applicable aux assurances maritimes ; l'une des obligations qu'il impose à l'assuré — celle d'avertir l'assureur du sinistre — est rappelée et précisée dans l'article 206 de la loi maritime. Le délai fixé par cette loi spéciale n'est pas d'application générale ; si la police d'assurance terrestre ne détermine pas de délai, le juge apprécie, suivant les circonstances, si l'avertissement est tardif et, par suite, fautif (Begerem et De Baets, n° 314).

Le Congrès d'Anvers a voté la résolution suivante, relative aux assurances maritimes : « L'assureur ne peut, y eût-il même plusieurs sinistres successifs, être tenu au delà de la somme assurée ; mais, à moins de convention contraire, s'il veut ne pas être exposé à payer, outre la somme assurée, l'excédent des frais de sauvetage, d'expertise et de règlement d'avarie sur le produit du sauvetage, il doit, dès que le sinistre parvient à sa connaissance ou avant que le sauvetage soit commencé, consentir à payer la totalité de la somme assurée. »

657. — Les articles 18 et 19, relatifs aux risques résultant du vice propre, de la guerre, des émeutes, prennent soin de réserver les conventions contraires au droit commun ; les articles 16 et 17 ne contiennent pas cette réserve. Faut-il en conclure que les parties ne peuvent ni restreindre la responsabilité de l'assureur au montant de la somme assurée, ni stipuler l'irresponsabilité des fautes graves de l'assuré ?

L'absence de réserve n'a rien de décisif ; la nature de la stipulation détermine la solution à donner au problème : l'ordre public est-il engagé ? toute stipulation contraire est interdite ; ne l'est-il pas ? les parties sont libres de déroger au droit commun.

L'ordre public n'est pas intéressé à ce que l'assureur supporte ce dont les montants réunis des frais de sauvetage et du dommage dépassent la somme assurée. Les parties sont libres de déroger ici au droit commun et de convenir que les obligations de l'assureur ne dépasseront jamais la somme assurée. La police française sur facultés contient une clause de ce genre : *Art. 13.* « La somme souscrite par chaque assureur est la limite de ses engagements ; il ne peut jamais être tenu au delà. »

Il en est autrement de la responsabilité des fautes graves assimilées au dol; nous nous en sommes exprimés déjà (V. nos 112, 394, 598) à propos de la validité des clauses d'irresponsabilité insérées dans les connaissements et dans les contrats à la grosse.

Les travaux préparatoires démontrent que la police ne peut dispenser l'assuré de l'obligation qui lui incombe de prévenir et d'atténuer le dommage dans la mesure du possible. La rédaction primitive autorisait les parties à déroger aux règles inscrites dans le premier alinéa de l'article 17; la Commission extra-parlementaire supprima cette faculté. Reproduisons ses motifs :

Art. 31. „ Dans toute asssurance, l'assuré, sauf convention contraire, doit faire toute diligence pour prévenir ou atténuer le dommage, il doit, aussitôt que le dommage est arrivé, en donner connaissance à l'assureur, le tout à peine de dommages-intérêts, s'il y a lieu.

„ Les frais faits par l'assuré, aux fins d'atténuer le dommage, sont à charge de l'assureur, lors même que le montant de ces frais, joint au montant du dommage, excéderait la somme assurée et que les diligences faites auraient été sans résultat. „

La Commission décide de supprimer, du § 1er, les mots, „ sauf convention contraire „. Semblable convention serait dangereuse et contraire à l'ordre public, elle ne peut être tolérée. (N. B. n° 469.)

Les obligations réunies dans le premier paragraphe de l'article 17 sont des règles de loyauté et de bonne foi, on ne peut stipuler l'impunité des infractions à ces règles.

ART. 18.

L'assureur ne répond pas des pertes et dommages résultant immédiatement du vice propre de la chose, à moins de stipulation contraire.

Code de 1807. Art. 352. — Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose... ne sont point à la charge des assureurs.

Ordonnance de 1681. Art. 29. Tit. VI. Liv. III. — Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, ne tomberont point sur les assureurs.

SOMMAIRE.

658. — L'article 18 fait, pour l'une des dispositions réunies dans l'article 352 du Code de 1807, ce que l'article 16 fait pour l'autre : il étend des assurances maritimes aux assurances en général l'irresponsabilité de l'assureur quant aux pertes et dommages résultant du vice propre de la chose assurée. Les parties restent libres de convenir du contraire, mais, faute de dérogation conventionnelle à cette règle, l'assureur ne doit aucune indemnité si la chose assurée périt par vice propre.

" Le vice propre de la marchandise, écrit Valin (Art. 12. Tit. V. Liv. III), procède, ou de sa mauvaise qualité, ou des déchets auxquels elle est naturellement sujette, comme des soieries qui se piquent, du vin qui s'aigrit, des barriques d'eau-de-vie ou d'huile qui coulent. " Les commentateurs du Code ont tous reproduit cette définition (Pardessus, n° 773; Dalloz, n° 1906; Lemonnier, n° 209; Valroger, n° 1588; Desjardins, n° 1408), et les commentateurs de la Police d'Anvers, MM. Haghe et Cruysmans (n° 176), disent à leur tour : " Par vice propre il ne faut pas entendre seulement la défectuosité, la conformation vicieuse de la chose ; ce mot s'applique plus spécialement à toutes les détériorations auxquelles cette chose est sujette par sa nature, en la supposant même de la plus parfaite qualité. " L'usage comprend dans l'expression " vice propre " toute cause de dommage propre à la chose endommagée, cette cause fût-elle un véritable vice de la chose *in specie*, ou l'infirmité naturelle de cette chose *in genere*.

659. — La Commission extra-parlementaire, saisie par MM. Van Hoegaerden et De Cuyper d'une proposition générale, fit une distinction entre les assurances contre incendie et les autres assurances ; le procès-verbal de sa séance du 17 juin 1862 en relate les raisons :

Art. 20. « L'assureur ne répond pas des pertes et dommages résultant immédiatement du vice propre de la chose, et qui n'ont pas dû ou pu être prévus lors du contrat. »

Un membre considère cette disposition comme dangereuse; tout au moins faudrait-il établir une distinction; lorsqu'il s'agit de l'assurance contre incendie d'un bâtiment, il est facile de reconnaître si le vice propre, cause du sinistre, a pu ou a dû être connu; on peut donc admettre, dans ce cas, la responsabilité de l'assureur; c'est à lui à vérifier, avant de contracter, s'il n'existe point de vices propres qui puissent être une cause d'incendie.

Mais, lorsqu'il s'agit d'assurance sur marchandises, d'assurance de transports, etc., les circonstances ne sont plus les mêmes; il est telles marchandises qui sont, par leur nature même, toujours susceptibles de s'endommager, par exemple des fruits, qui peuvent toujours se gâter, etc. On sera donc toujours fondé. en cas de sinistre, à soutenir que l'assureur avait pu et qu'il avait dû prévoir le vice propre de l'objet assuré.

Ainsi encore, pour les assurances de transports, de barriques de vin, d'huile, etc., par exemple, le coulage, qui est un vice propre de la marchandise, est toujours à prévoir. L'assureur sera donc toujours responsable en cas de coulage. On objecte, il est vrai, qu'il sera loisible aux parties, dans tous ces cas, de déroger au principe général de l'article par une stipulation expresse à insérer dans la police; mais cette stipulation dérogatoire deviendra de style dans toutes les polices, parce qu'il n'est pas une compagnie d'assurances qui consentira jamais à se placer sous le coup de la responsabilité édictée par la disposition proposée, disposition d'autant plus dangereuse qu'elle donnera infailliblement lieu à des fraudes, de la part des assurés, qui, après avoir, par exemple, embarqué des marchandises déjà avariées, présenteront ensuite l'avarie comme résultant d'un vice propre qui pouvait être prévu, pour en faire retomber les conséquences sur les assureurs.

Quelques membres font remarquer que la disposition proposée est conforme à l'opinion émise et développée par Dalloz, Répertoire, v° Assurances, n° 120; que les dangers qu'elle pourrait entraîner pour les assureurs, dans les hypothèses signalées, ne sont pas aussi sérieux qu'on pourrait le croire, au premier abord, puisqu'ici, comme partout en cette matière, les primes seront nécessairement fixées d'après le danger plus ou moins grand auquel la marchandise peut être exposée et en proportion du risque que courent les assureurs; c'est ce qui se pratique également en matière d'assurances maritimes où la loi a consacré le même principe. Il est à craindre que le système contraire ne donne naissance à de nombreuses difficultés et à de fréquents procès.

Un membre fait observer qu'on est d'accord pour admettre la responsabilité du sinistre résultant du vice propre, en matière d'assurance contre incendie des bâtiments; les inconvénients signalés n'existeraient que pour les autres espèces d'assurances.

Il propose en conséquence de rédiger l'article de la manière suivante :

« L'assureur ne répond pas des pertes et dommages résultant immédiatement du vice propre de la chose, à moins de stipulation contraire.

« Cette disposition n'est pas applicable aux vices propres des bâtiments assurés contre incendie. »

La Commission adopte cette nouvelle rédaction. (N. B. n° 448.)

Dâns une séance ultérieure la Commission revint en partie sur la distinction admise; elle proposa de n'imposer la responsabilité du vice propre à l'assureur contre incendie que lorsque l'assuré ignore l'existence du vice :

Un membre propose d'ajouter au 2e paragraphe de l'art. 20 : " et dont l'assuré ignorait l'existence. „ Telle qu'elle est conçue, la disposition de ce paragraphe est trop absolue ; elle tendrait à rendre l'assureur responsable, sans distinction, du dommage résultant de tout vice propre du bâtiment assuré, alors même que l'assuré aurait connu ce vice propre et qu'il en aurait célé l'existence ; il est cependant certain que si l'assuré a connu le vice propre, il a dû le faire connaître.

D'autres membres proposent de dire : " dont il ne serait pas prouvé que l'assuré avait connaissance au moment du contrat, „ parce qu'il doit rester entendu que ce sera toujours à l'assureur à prouver que l'assuré avait connaissance du vice propre, soit que ce vice fût apparent, soit autrement.

Cette nouvelle rédaction est adoptée. (N. B. n° 490.)

La Commission de la Chambre proposa de distraire le second paragraphe du projet pour le reporter au titre des assurances terrestres; il est devenu l'article 35 de la loi de 1874.

S'appuyant sur l'autorité de Pothier (Assur., n° 105) la Commission adhéra au premier paragraphe :

La principale obligation de l'assureur consiste dans la réparation du dommage survenu à la chose assurée par suite du danger prévu au contrat. Mais si ce dommage résultait immédiatement du vice propre de la chose, il faudrait, pour que l'assureur en répondît, qu'il s'y fût engagé par une stipulation expresse ; sinon il serait affranchi de toute responsabilité. (N. B. n° 522.)

Les Chambres admirent ces propositions sans débats (N. B nos 585. 647).

660. — L'exception apportée par l'article 35 à la règle de l'article 18, pour les assurances contre incendie des immeubles bâtis, n'est pas la seule. Il en faut admettre une seconde pour les assurances sur la vie : les maladies qui amènent la mort des êtres vivants sont leurs vices propres (V. n° 399), les accidents sont leurs cas fortuits ; le but de l'assurance sur la vie est de faire garantir par l'assureur, au profit des bénéficiaires de l'assurance, les risques des maladies aussi bien que ceux des accidents (Ruben de Couder, V° Assur. sur la vie, n° 40).

Les parties peuvent déroger à la règle inscrite dans l'article 18; elles peuvent déroger aussi à l'exception formulée dans l'article 35.

Il dépend d'elles de comprendre les conséquences du vice propre dans la garantie de l'assureur lorsque, de droit, il n'en répond pas, de les en exclure lorsque, de droit, il en répond.

661. — La liquidation des avaries, entre l'assureur responsable des cas fortuits et l'assuré tenu des conséquences du vice propre, est aisée quand la cause du dommage est certaine ; les difficultés commencent lorsque des choses susceptibles de se détériorer par vice propre ont couru des risques garantis par l'assureur, sans que l'on parvienne à déterminer si le dommage provient de ces risques ou du vice propre. Dans le doute, que faut-il présumer ?

La question ainsi posée comporte une réponse très simple : il faut ne rien présumer. L'assuré qui réclame l'indemnité doit " prouver la coexistence de toutes les circonstances nécessaires pour établir la responsabilité de l'assureur " (Desjardins, n° 1478) ; cette preuve peut se faire par présomptions, comme elle peut s'établir par pièces et témoignages, mais les seules présomptions qui forment preuve sont les présomptions légales (art. 1350, C. civ.) et les présomptions de fait graves, précises et concordantes (art. 1353, C. civ.). Celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver (art. 1315, C. civ.) ; la preuve de l'obligation implique celle de chacun des éléments dont elle se constitue : la convention d'assurance, l'intérêt de l'assuré, la perte subie, une cause de perte dont l'assureur s'est rendu responsable. Certains auteurs (Haghe et Cruysmans, n° 179) parlent d'une " présomption générale qui fait supposer que tout accident est fortuit " ; la loi n'établit aucune présomption de ce genre. Le vice propre ne se présume pas plus que le cas fortuit ; c'est à celui qui se prévaut de l'un ou de l'autre à l'établir.

Dans les contestations entre fréteur et affréteur on ne présume ni le cas fortuit, ni le vice propre ; on ne présume pas davantage la faute, bien qu'on dise habituellement qu'une présomption de faute pèse sur le fréteur qui ne remet pas à destination la marchandise confiée à ses soins. L'expression est inexacte : en signant le connaissement, le capitaine contracte l'obligation de délivrer la marchandise à celui qui lui présentera ce titre à destination ; s'il n'exécute pas son engagement il doit des dommages intérêts au porteur du connaissement, à moins qu'il ne justifie d'une cause de libération ; la preuve de la perte par cas fortuit ou par vice propre le libère de son obligation (V. n° 145).

L'assureur n'a pas pris, vis-à-vis de l'assuré, le même engagement que le transporteur vis-à-vis du chargeur, il n'a pas reçu la marchandise, il n'a pas l'obligation de la restituer, il n'a d'autre obligation que de réparer les pertes subies à raison des risques souscrits ; il incombe à l'assuré d'établir que la perte a pour cause l'un des risques garantis par l'assureur.

Deux règles corrélatives servent à vider tous ces conflits, elles sont réunies dans l'article du Code civil qui domine le chapitre relatif à la preuve des obligations, l'article 1315 : " Celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver. Réciproquement, celui qui se prétend libéré doit justifier le payement ou le fait qui a produit l'extinction de l'obligation „ *Actori incumbit onus probandi; reus excipiendo fit actor.*

L'idée que nous exprimons en écartant toute présomption est rendue par de nombreux auteurs et arrêts sous une forme différente : ils admettent que, en matière d'assurance, il faut présumer le vice propre ; c'est une autre façon de dire que la preuve du cas fortuit incombe à l'assuré demandeur.

" Il est de principe, lisons-nous dans un arrêt de la Cour de Liège (22 novembre 1877; Pas. 78. 2. 70), que, lorsqu'un dommage peut être, par sa nature, également attribué au vice propre et à la force majeure, c'est le vice propre qui se présume „. (C. Bordeaux, 10 janvier 1842; C. Rouen, 9 février 1847, 30 décembre 1872 et 29 juillet 1883; D. 48. 2. 151; J. M. 73. 2. 41; J. H. 83. 2. 156. — Emérigon, Ch. XII, Sect. 9; Pardessus, n° 773; Bédarride, n° 1268; Alauzet, n° 2136; Lemonnier, n° 216; Weil, n° 163; Cresp et Laurin, IV, p. 69; Emile Cauvet, n° 430; Haghe et Cruysmans, n° 179; Ruben de Couder, Assur. marit., n° 490).

MM. de Valroger (n° 1595) et Desjardins (n° 1412) contestent cette présomption; ils abritent leur contestation derrière l'autorité de deux arrêts rendus, l'un par la Cour de Paris (13 avril 1874; D. 76. 2. 215), l'autre par la Cour d'Aix (2 juin 1871; J. M. 71. 1. 261); mais l'arrêtiste résume le premier de ces arrêts en des termes auxquels nous souscrivons : " Le vice propre de la marchandise ne doit pas être présumé lorsqu'aucune justification n'appuie cette allégation et que les circonstances rendent probable une cause accidentelle de l'avarie „. Quand les vraisemblances sont toutes d'un côté et qu'il n'en existe aucune de l'autre, le juge du fait apprécie souverainement si la preuve par présomptions est

suffisante; « les présomptions qui ne sont pas établies par la loi sont abandonnées aux lumières et à la prudence du magistrat » (art. 1353, C. civ.).

Le commentaire du Titre VII de la loi maritime nous fournira l'occasion de rechercher si la présomption résultant du certificat de visite du navire (V. nos 128, 138) constitue une présomption légale de navigabilité ou seulement une importante présomption de fait, pivot autour duquel peut se former le faisceau de présomptions qui vaut preuve.

La Cour de cassation de France (13 décembre 1880; D. 81.1. 432) a jugé, à bon droit, qu'il appartient au juge du fait de décider s'il a été convenu entre assureur et assuré « que le coulage des marchandises, objet du contrat, serait, jusqu'à preuve du contraire, réputé le résultat, non du vice propre, mais d'une fortune de mer, dès qu'il atteindrait la franchise de 3 p. c. ». Les parties peuvent, par convention, renverser le fardeau de la preuve; nous avons recherché jusqu'ici à qui cette preuve incombe, indépendamment de toute convention.

662. — L'assuré ne répond du vice propre que si ce vice se déclare et se développe de lui-même, s'il est la cause *immédiate* du dommage; lorsqu'il est provoqué ou aggravé par un risque garanti par l'assureur, il est, pour le tout dans le premier cas, pour partie dans le second, à la charge de l'assureur (C. Aix, 16 juin 1840; Dalloz, n° 1912; Lemonnier, nos 193, 209; Haghe et Cruysmans, n° 177; Cruysmans. Risques de guerre, n° 49; Emile Cauvet, n° 424; Desjardins, n° 1408). En cas de concours entre un vice propre et une fortune dont l'assureur répond, le dommage se partage en proportion de l'influence exercée sur lui par chacune des deux causes.

« Si l'assureur ne répond pas du vice propre, écrit M. de Valroger (n° 1591), il répond de toutes les conséquences des fortunes de mer, alors même qu'elles auraient été aggravées par la *nature* de la marchandise..., il suffit que la cause première et déterminante de l'avarie ait été une fortune de mer ». Nous partageons l'opinion de M. de Valroger, mais n'oublions pas que l'usage a rangé dans la catégorie des vices propres les détériorations provenant soit de la *nature*, soit de la *mauvaise qualité* de la marchandise. Quand les résultats de la fortune de mer sont aggravées par

la nature de la marchandise, la réparation intégrale du dommage incombe à l'assureur. En est-il de même quand l'aggravation provient de la mauvaise qualité? Oui, si la qualité, si défectueuse qu'elle soit, n'eût pas empêché la marchandise d'arriver, telle qu'elle est, à destination ; non, si, en l'absence de toute fortune de mer, elle y fût parvenue avariée. Il y a lieu, dans cette dernière hypothèse, de déduire de l'avarie réelle, l'avarie qui eût été constatée au lieu de destination, en cas d'arrivée sans fortunes de mer (V. nº 455).

Le Rapport de la Commission du Sénat explique le mot *immédiatement* de l'article 18 :

Il ne suffit pas, pour que l'assureur échappe à l'obligation contractée par lui, que la perte ou le dommage soit une conséquence indirecte du vice propre de la chose assurée; ce mot *(immédiatement)* indique que ce vice doit avoir par lui-même occasionné la perte ou le dommage. (N. B., nº 618.)

ART. 19.

L'assurance ne comprend ni les risques de guerre, ni les pertes ou dommages occasionnés par émeutes, sauf convention contraire.

SOMMAIRE.

663º — Travaux préparatoires.
664º — L'assureur répond des risques des temps normaux.

663. — L'article 19 est sorti des épreuves parlementaires tel qu'il a été proposé par la Commission chargée de préparer la révision du Code de commerce (N. B. nº 460) ; les Commissions de la Chambre (N. B. nº 523) et du Sénat (N. B. nº 619) adhérèrent à la proposition; elle fut adoptée sans débats.

Au sein de la Commission extra-parlementaire un membre émit l'avis d'interdire l'assurance des risques de guerre, aucune compagnie ne disposant, d'après lui, des ressources nécessaires pour réparer les désastres de la guerre ; ces craintes furent jugées

exagérées, l'on ne crut pas devoir porter atteinte à la liberté des conventions.

664. — L'assurance ne porte, de droit, que sur les risques du temps normal; si l'assuré veut se mettre à l'abri des risques de guerre ou d'émeutes, il doit le stipuler. Les articles 173, 178 et 181 de la loi maritime déterminent les principales conséquences de la convention qui met les risques de guerre à la charge de l'assureur.

ART. 20.

Dans toute assurance, l'indemnité, en cas de sinistre, est réglée à raison de la valeur de l'objet, au temps du sinistre. — Si la valeur assurée a été préalablement estimée par experts, convenus entre parties, l'assureur ne peut contester cette estimation, hors le cas de fraude. — La valeur de l'objet peut être établie par tous moyens de droit. Le juge peut même, en cas d'insuffisance des preuves, déférer d'office le serment à l'assuré.

SOMMAIRE.

665° — Caractère général de l'article 20.
666° — Valeur de l'objet au temps du sinistre.
667° — Aucune des parties ne peut critiquer l'expertise du § 2.
668° — Conventions relatives à l'évaluation du dommage.
669° — Réclamations exagérées.

665. — L'article 20 détermine les bases d'après lesquelles l'indemnité doit être calculée et réglée ; trois principes sont posés : 1° l'indemnité doit représenter la valeur de l'objet au temps du sinistre; 2° cette valeur peut être établie par tous moyens de droit; 3° elle ne peut être contestée quand elle a été, préalablement, estimée par experts convenus entre parties et qu'il n'y a pas fraude.

Le texte de l'article 20 est général : « dans toute assurance, l'indemnité, en cas de sinistre, est réglée à raison de la valeur de l'objet, au temps du sinistre. » Néanmoins la Commission extra-parlementaire, en l'adoptant, n'entendait l'appliquer ni aux assurances maritimes, ni aux assurances de transports, ni aux assurances de récoltes. A ce moment l'article 2 du projet (3 de la loi) était rédigé en ces termes : « Les assurances maritimes sont régies par les dispositions du Titre X, Livre II, qui régissent également les assurances sur le transport par terre, rivières et canaux navigables, sauf les dispositions spéciales qui les concernent » ; il fut observé en Commission que ce texte excluait l'application de l'article 20 aux assurances maritimes et de transport (N. B. n° 462), de même que l'article 40 le rend inapplicable aux assurances de récoltes. La Commission de la Chambre donna à l'article 3 sa rédaction définitive (N.B. n° 553) sans pour cela modifier les termes généraux de l'article 20 ; cette proposition, admise par les Chambres, eut pour conséquence de rendre l'article 20 applicable à toutes les assurances, même aux assurances de transport et aux assurances maritimes, s'il n'y est dérogé par les dispositions spéciales à ces assurances.

Le Rapport de la Commission du Sénat observe que « les mots *dans toute assurance* sont évidemment trop généraux » ; l'observation est faite à propos des assurances sur la vie qui, par leur nature, échappent à l'application de l'article 20. Nous verrons, en commentant le Titre VII de la loi maritime, que les dispositions qu'il renferme dérogent aussi aux règles établies par l'article 20 de la loi de 1874 (Pand. b. V° assur. en général, n° 255).

666. — Comment déterminer la valeur de l'objet assuré au temps du sinistre ? Elle est aisée à établir lorsqu'il s'agit d'immeubles ou même de marchandises se trouvant en un lieu où ces marchandises ont un cours ; il est moins facile de fixer la valeur des marchandises qui périssent en mer. L'indemnité doit représenter la valeur que ces marchandises auraient eue, au port de départ, si elles s'y étaient trouvées au temps du sinistre ; l'accroissement de valeur qui serait provenu de leur transfert dans un autre lieu, où elles sont plus demandées, constitue le bénéfice espéré. La faculté d'assurer ce bénéfice simplifie la solution d'une question qui, sinon, ne laisserait pas que d'être compliquée : la valeur qu'aurait eue la

marchandise à destination représente la valeur initiale augmentée du bénéfice. Nous développerons ce sujet en commentant la loi maritime.

667. — Hors le cas de fraude, le texte de l'article 20 interdit à l'assureur de critiquer la valeur préalablement estimée par experts convenus entre parties. L'assuré a-t-il plus de droits que l'assureur? Non, la loi mentionne l'assureur parce qu'elle suppose que la critique se produira de son côté; l'assuré connaît sa chose, il ne donnera pas suite au projet d'assurance si l'expertise préalable ne le satisfait pas. Faire à l'assuré une situation meilleure qu'à l'assureur serait contraire aux termes du Rapport présenté à la Chambre. Citons-les:

Une estimation nouvelle devient inutile si des prix ont été portés dans la police après une vérification contradictoire par experts, acceptés de part et d'autre, et aux opérations desquels aucune fraude n'est reprochée — Quenault, n° 180 — Dalloz, n°s 210, 215, 226. (N. B. n° 524.)

Le renvoi fait au n° 210 de Dalloz par le Rapport que nous venons de citer amène MM. Begerem et De Baets (n° 346) à croire qu'il suffit que la valeur de l'objet assuré soit fixée par la police pour que cette valeur ne puisse être contestée. On conçoit qu'on interprète ainsi les articles 171 et 189 de la loi maritime, mais l'article 20 de la loi de 1874 est formel: la seule évaluation dont il interdit la critique aux parties est celle faite par experts convenus entre elles. Une évaluation non précédée d'une expertise conventionnelle est présumée exacte (Cas. 23 juillet 1874; J. A. 75. 1. 85); cette présomption peut, dans tous les cas, sauf dans celui que prévoit expressément l'article 20, être renversée par la preuve contraire (C. Bruxelles, mai 1878; Pas. 80. 2. 332. — Pand. b. V° Assur. en gén. n° 277).

L'assurance est un contrat d'indemnité; M. de Courcy (IV. p. 35) en déduit que l'exagération des valeurs assurées peut toujours être prouvée par l'assureur. Il en doit être ainsi, en effet, à défaut d'un texte décidant explicitement ou implicitement le contraire; nous trouvons ce texte dans la loi du 11 juin 1874, inclinons-nous devant lui mais n'y ajoutons rien.

Le législateur a multiplié les précautions pour éviter l'exagération des valeurs assurées; non content d'admettre la preuve de

l'exagération par toutes voies de droit, il a cru devoir rappeler au juge les dispositions du Code civil relatives au serment supplétoire (art. 1366 à 1369.)

M. Namur enseigne (nº 1492) que " s'il s'était écoulé un temps considérable entre l'estimation et le sinistre, et que, dans l'intervalle, des événements quelconques eussent modifié la valeur de la chose, la partie intéressée devrait être admise à faire la preuve de ces événements et à établir, en dehors de l'expertise originaire, la valeur de la chose assurée, au temps du sinistre ". Si les choses expertisées ont, dans l'intervalle de l'expertise et du sinistre, perdu notablement en quantité ou en qualité, l'expertise ne se rapporte plus aux choses détruites ou endommagées par le sinistre. Une simple diminution de valeur, résultat de la baisse des marchandises, n'aurait pas ces conséquences (V. nº 406); nonobstant le temps écoulé et les fluctuations de prix, l'expertise lie les parties si elles n'ont pas, avant le sinistre, renoncé à ce mode d'évaluation. Aucune d'elles ne peut contraindre l'autre à y renoncer, quelle que soit la durée de l'assurance, si le contraire ne résulte, au moins implicitement, de la convention qui les lie.

668. — Les parties peuvent convenir, soit d'avance, soit après le sinistre, de s'en rapporter à l'appréciation d'experts chargés d'évaluer, irrévocablement et sans recours, le dommage ou la perte. Cette convention, quelle qu'en soit la nature, lie les parties, mais il importe de se rendre compte de sa nature pour apprécier la validité du contrat qu'elle constitue.

La jurisprudence française y voit un compromis et n'en admet la validité que si le contrat réunit les conditions requises par les articles 1003 et 1006 du Code de procédure : la désignation de l'objet du litige et des noms des arbitres (Cas. f., 7 mars 1888; J. P. 88. 733).

La jurisprudence belge considère cette clause comme un contrat *sui generis*, analogue au cas prévu par l'article 1592 du Code civil, s'écartant à la fois de l'arbitrage et de l'expertise (C. Liège, 5 juillet 1871; Pas. 71. 2. 354. — C. Bruxelles, 3 avril 1876; Pas. 76. 2. 257. — Id., 25 octobre 1882; J. T. 82. 800. — T. Anvers, 13 mai 1881; Pas. 81. 3. 337). Un arrêt non rapporté, rendu le 7 août 1883 par la première chambre de la Cour de Bruxelles, en précise les motifs : " Attendu que W. n'avait pas simplement pour

tâche d'émettre un avis destiné à éclairer les parties ou le tribunal saisi de leur différend et qu'il n'avait pas cependant non plus une juridiction à exercer, c'est-à-dire le pouvoir de prononcer une condamnation à laquelle une ordonnance d'exécution aurait donné l'autorité d'un jugement; que cette mission ne constituait ni un mandat d'expert, ni une charge d'arbitre; que, par suite, les règles indiquées par les articles 302 et 321 du Code de procédure, ou par les articles 1005 et suivants du même Code ne sont pas applicables ».

Quel que soit le caractère de la convention, les parties qui l'ont exécutée ne peuvent revenir sur l'évaluation qu'elles ont provoquée (C. Liège, 26 décembre 1869; Pas. 69. 2. 242. — Anvers, 6 juin 1878; J. A. 78. 1. 230. — Bruxelles, 25 novembre 1880; Pas. 81. 3. 335. — Anvers, 25 janvier 1881; J. A. 81. 1. 310).

669. — Souvent la police contient une clause frappant de déchéance l'assuré qui exagère le dommage subi dont il réclame réparation. L'exagération de la demande suffit-elle pour que la déchéance soit encourue, ou faut-il, de plus, que l'assuré soit de mauvaise foi ? Quand les termes de la police sont clairs, dans l'un ou l'autre sens, il faut s'y conformer; les conventions sont les lois des parties. Mais les tribunaux n'admettent pas aisément que les contractants aient entendu frapper de déchéance le fait d'exagérer de bonne foi la valeur de la chose assurée (C. Bruxelles, 25 octobre 1882 et 30 juin 1884; J. T. 82, 800 et 84.1057) : on est porté à s'exagérer la valeur de son bien (C. Bruxelles, 1 mai 1878 ; Pas. 80. 2. 332).

La mauvaise foi est difficile à établir ; l'importance de l'exagération servira de guide. Autant le juge sera disposé à excuser une exagération modeste, autant une exagération importante lui sera suspecte (C. Bruxelles, 11 janvier 1877 ; Pas. 77. 2. 198).

A plus forte raison suspectera-t-il les déclarations de l'assuré qui réclame la valeur d'objets qui ne se trouvaient pas ou ne se trouvaient plus dans les lieux couverts par l'assurance.

Il n'est pas nécessaire que l'exagération se produise sous forme d'assignation en justice ; la fausse déclaration faite à la compagnie suffit (C. Besançon, 3 juin 1868, sous Cas. f. 11 mai 1869 ; J. P. 69. 744).

La déchéance encourue est indivisible, elle s'étend à tous les objets couverts par la police (C. Bruxelles, 13 avril 1880 ; J. A. 81.

l. 201 ; C. Toulouse, 3 décembre 1877 ; J. assur. 78. p. 84), à moins que celle-ci ne comprenne deux contrats distincts ; le juge du fait apprécie souverainement ce point (Req. 28 janvier 1873 ; J. P. 73. 145).

La déchéance ne peut être appliquée que lorsqu'elle est stipulée (C. Bruxelles 10 août 1880; Pas. 81. 2. 118).

ART. 21.

Dans tous les cas où l'assurance ne couvre qu'une partie de la valeur de l'objet assuré, l'assuré est considéré lui-même comme assureur pour le surplus de la valeur, sauf convention contraire.

SOMMAIRE.

670° — L'assuré non entièrement couvert est son propre assureur pour le surplus.
671° — On peut déroger à cette règle.
672° — Elle ne s'applique pas aux recours des tiers, basés sur des quasi-délits.

670. — L'assuré qui n'a pas fait garantir par l'assureur l'entière valeur de la chose assurée est, pour le découvert, son propre assureur. D'après le Rapport au Sénat l'article 21 " se borne à consacrer l'application de l'article 13 " (N. B. n° 621); il est plus vrai de dire qu'il forme la contre-partie de cet article : l'un détermine les conséquences d'assurances excessives, l'autre d'assurances insuffisantes.

Le Rapport à la Chambre en fait la remarque :

Nous avons signalé des mesures pour empêcher que des choses ne puissent être assurées au delà de leur valeur; le projet devait aussi s'occuper du cas contraire, du cas où une partie de la valeur n'a pas été assurée. Dans cette hypothèse, les risques se partagent entre l'assureur au prorata de la somme assurée, et l'assuré pour la portion de la valeur non garantie. C'est ce qu'on exprime souvent en disant que, relativement au découvert, l'assuré est considéré comme étant lui-même son propre assureur. Il est néanmoins loisible aux parties de déroger à cette règle. (N. B. n° 525.)

L'assuré assurerait rarement la valeur intégrale si l'assurance insuffisante ne laissait une partie du dommage à sa charge que dans le cas de perte dépassant le montant de l'assurance. Une construction vaut cinquante mille francs; un incendie lui enlève la moitié de sa valeur; il serait injuste que l'assuré, qui a conclu une assurance de 25,000 francs, reçût une indemnité complète et fût traité comme celui qui a contracté une assurance de 50,000 francs.

L'usage a consacré depuis longtemps la règle que formule l'article 21.

671. — Tel est le droit commun en matière d'assurances; les parties sont libres d'y déroger. La position de l'assureur de la moitié de la valeur ne sera guère meilleure que celle de l'assureur de la totalité si toutes les pertes qui ne dépassent pas la moitié doivent être intégralement supportées par lui; la prime qu'il réclamera de l'assuré se rapprochera, dans ce cas, de celle qu'il eût réclamée pour l'assurance de la totalité.

672. — La règle énoncée dans l'article 21 s'applique à tous les objets dont la valeur peut être déterminée dans la police. Elle ne domine pas seulement l'assurance normale, celle du propriétaire des objets assurés, elle s'applique à l'assurance des risques locatifs (Req. 24 février 1869; D. 71, 1, 111) et à celles conclues par tous ceux qui assurent pour dégager une responsabilité contractuelle; elle ne s'étend ni au recours du voisin (C. Dijon, 27 janvier 1876; D. 78, 2, 204) ni aux autres recours des tiers, tels que ceux du navire abordé contre le navire abordeur.

« L'application de la règle de proportionnalité au risque de voisinage, lisons-nous dans l'arrêt de la Cour de Dijon, placerait l'assuré dans des conditions d'incertitude qui ne lui permettraient pas de se garantir sûrement ou qui devraient l'amener à exagérer démesurément le chiffre de sa police et partant de sa prime. »

En principe, l'assureur d'un objet n'est garant que des pertes et dommages que subit cet objet par suite des risques contre lesquels il est assuré; la garantie ne s'étend pas aux dommages causés par l'objet assuré à d'autres objets. La Commission de la Chambre avait été (N. B. n° 541) jusqu'à juger illicite l'assurance du recours des propriétaires voisins; elle revint sur cette opinion (N. B. n° 566), mais il faut que ce recours soit l'objet d'une assurance spéciale (art. 37).

Nous verrons que la jurisprudence interprète l'article 350 du Code de 1807 en ce sens que l'assurance maritime comprend " non seulement les pertes et dommages matériels et directs arrivés par fortune de mer aux objets assurés, mais aussi ceux qui atteignent ces objets d'une manière indirecte en les grevant de la réparation des pertes subies " (Cas. 4 décembre 1862; Pas. 63. 1. 129. — Cas. f. 23 décembre 1857; Pas. 58. 153).

L'article 21 de la loi du 11 juin 1874 ne s'applique qu'à l'assurance de l'objet assuré; il est étranger à l'assurance des recours que des tiers peuvent exercer contre l'assuré à raison d'autres objets dont le dommage lui est imputable.

ART. 22.

L'assureur qui a payé le dommage est subrogé à tous les droits de l'assuré contre les tiers du chef de ce dommage, et l'assuré est responsable de tout acte qui préjudicierait aux droits de l'assureur contre les tiers. — Dans les assurances permises par le deuxième alinéa de l'article 6, l'assureur qui a payé l'indemnité est subrogé à l'action du créancier contre le débiteur. — La subrogation ne peut, en aucun cas, nuire à l'assuré qui n'a été indemnisé qu'en partie; celui-ci peut exercer ses droits pour le surplus et conserve à cet égard la préférence sur l'assureur, conformément à l'article 1252 du Code civil.

SOMMAIRE.

673. — L'article 1251 du Code civil énumère quatre cas de subrogation légale; l'article 22 de la loi sur les assurances en ajoute deux autres: 1° l'assureur qui a payé le dommage est subrogé à tous les droits de l'assuré contre les tiers, du chef de ce

dommage; 2° l'assureur qui a assuré les biens du débiteur au profit d'un créancier saisissant, nanti, privilégié ou hypothécaire et qui lui paye l'indemnité, est subrogé à l'action du créancier contre le débiteur.

La Commission extra-parlementaire ne proposa que la première de ces deux additions (N. B. n° 472); la Commission de la Chambre n'alla pas au delà. Son Rapport justifie l'innovation :

Il est juste que le payement subroge l'assureur aux actions de l'assuré contre les personnes qui répondent du sinistre ; dans le silence de la législation, cette subrogation, jusqu'ici, n'avait pas lieu de plein droit (1) ; on doutait même qu'elle pût être expressément convenue, quoique l'opinion favorable à la validité fût dominante. (N. B. n° 526.)

Au premier vote de la Chambre il fut constaté, sans contradiction, que la subrogation de l'article 22 se produit de plein droit, elle ne doit pas être mentionnée dans la quittance délivrée à l'assureur (N. B. n° 586). Les mots « du chef du dommage », proposés par la Commission extra-parlementaire, ne se rapportent qu'à l'assurance du propriétaire de la chose assurée, le seul qui souffre nécessairement du dommage matériel; afin d'étendre le bénéfice de la subrogation légale aux assurances prises au nom des créanciers hypothécaires, privilégiés ou saisissants, la Chambre remplaça ces mots par ceux-ci : « du chef de la chose assurée ». Au second vote le Rapporteur expliqua cette substitution et, pour mieux exprimer la pensée, proposa de revenir au texte primitif en le complétant par l'adjonction du second paragraphe de l'article; la Chambre accueillit la proposition (N. B. n° 599), le but poursuivi fut ainsi nettement constaté.

L'assureur, subrogé aux droits de l'assuré, se trouve, vis-à-vis des tiers, exactement dans la situation où se trouvait l'assuré; le bénéfice de la présomption de faute, établie en faveur du propriétaire contre le locataire de la maison incendiée, peut être invoqué par l'assureur subrogé (Pand. b. V° Assur. en gén. n° 285. 286). La subrogation ne doit pas être notifiée au locataire, l'article 1690 du Code civil ne s'applique pas à la subrogation (Cas. 12 janvier 1872; Pas. 72. 1. 34. — Pand. b. ibid, n° 295).

674. — L'article 1252 de ce Code veut que la subrogation légale

(1) Cas. f. 2 juillet 1878; D. 78. 1. 345. — Laurent, XVIII, n° 103. — Begerem et De Baets, n° 386.

du tiers qui paie une partie de la dette, à la décharge du débiteur, ne nuise pas au créancier ; les droits du créancier, pour ce qui reste dû, s'exercent par préférence au tiers dont il n'a reçu qu'un payement partiel. Cet article trouve son application lorsque l'indemnité, payée par l'assureur à raison de la perte de l'objet saisi, donné en gage, privilégié ou hypothéqué, ne suffit pas à désintéresser le créancier assuré; la loi sur les assurances eût pu se dispenser de mentionner cette application des règles du Code civil. Le législateur a craint peut-être que le voisinage de l'article 21 n'induisît à penser que l'assureur et l'assuré sont placés sur la même ligne, comme ils le sont lorsque l'assuré reste, pour partie, son propre assureur ; l'article 21 influe sur l'indemnité à payer par l'assureur au créancier qui n'a pas assuré la pleine valeur de l'objet saisi, il ne se rapporte pas aux rangs respectifs de l'assureur qui paie et de l'assuré qui reçoit une indemnité partielle.

Le dernier paragraphe de l'article 22 a été ajouté sur la proposition du rapporteur, M. Van Humbeek, proposition faite, le 21 janvier 1873, d'accord avec le Gouvernement ; cette addition n'a pas été motivée (N. B. nº 599). Elle n'avait pas besoin de l'être : l'assureur, comme la caution, est l'ayant cause du débiteur assuré ou cautionné ; l'ayant-cause du débiteur ne peut venir en concours avec le créancier. Nous en avons fait l'observaton à l'appui de la suppression de l'article 331 du Code de 1807 (V. nº 604).

675. — L'assuré est responsable de tout acte qui préjudicierait aux recours de l'assureur contre les tiers, du chef du dommage; cette réserve, inscrite au premier paragraphe de l'article 22, n'est qu'une application des principes généraux du droit. Celui qui doit céder au cocontractant qui l'indemnise, tous ses droits contre les tiers, ne peut en amoindrir la valeur ; les recours sont des chances de dédommagement dont l'assureur tient compte lorsqu'il débat le montant de la prime, ils sont l'un des avantages qu'il se réserve implicitement par le contrat (art. 1135, C. civ.). Le Rapport de la Commission de la Chambre le constate :

Ce recours de l'assureur contre les tiers étant une chance de dédommagement sur laquelle il a droit de compter, il ne peut être permis à l'assuré d'y préjudicier ; tout acte de ce dernier qui aurait cette conséquence engagerait sa responsabilité. (N. B. nº 526.)

Le Congrès d'Anvers a voté la résolution suivante : " L'assureur qui indemnise l'assuré doit être légalement subrogé dans tous ces droits et recours. L'assuré ne peut, par son fait, porter atteinte aux droits de l'assureur. "

ART. 23.

L'assureur a un privilège sur la chose assurée. — Ce privilège est dispensé de toute inscription. Il prend rang immédiatement après celui des frais de justice. — Il n'existe, quel que soit le mode de payement de la prime, que pour une somme correspondant à deux annuités.

SOMMAIRE.

676° — Travaux préparatoires.
677° — Limites du privilège de l'assureur.
678° — L'article 4 de la loi maritime déroge à l'article 23 de la loi de 1874.

676. — L'article 4 n° 12 de la loi maritime (191 n° 10 C. Com.) accorde à l'assureur d'un navire de mer un privilège sur ce navire pour le montant de la prime d'assurance. La Commission extra-parlementaire proposa (N. B. n° 479) d'étendre la mesure à toutes les primes d'assurances ; elle formula sa proposition en ces termes : " L'assureur a un privilège sur la chose assurée pour le payement de la prime, et, si elle est payable par annuités ou par termes périodiques, pour le dernier terme et le terme courant. Ce privilège est assimilé à celui des frais faits pour la conservation de la chose. "

La Commission de la Chambre (N. B. n° 527) et la Chambre après elle (N. B. n° 587) se rallièrent à la proposition; la Commission du Sénat l'amenda; son Rapport en indique les motifs :

Cet article nous paraît devoir être complété et modifié sous deux rapports : Il accorde à l'assureur, pour le payement de la prime, un privilège sur la chose assurée. Or, ce privilège peut être illusoire en cas de sinistre, et ce privilège ne se conçoit pas en cas d'assurance sur la vie. Il faut, pour ces cas, accorder un privilège, non sur la chose assurée, mais sur l'indemnité subrogée à

cette chose, et ce privilège, existant alors sur un objet mobilier, ne sera pas soumis à l'inscription (art. 26 de la loi du 16 décembre 1851).

Ce privilège, porte le deuxième paragraphe, est assimilé à celui des frais faits pour la conservation de la chose; mais, en cas de concours, lequel des deux privilèges primera l'autre? La loi ne le dit pas, c'est une lacune; la loi doit évidemment fixer le rang des privilèges entre eux.

Nous pensons que le privilège de l'assureur doit primer celui des frais faits pour la conservation de la chose. C'est grâce à l'assurance qu'une valeur équivalente à celle de la chose assurée est conservée aux créanciers : il est donc juste que l'assureur auquel ils doivent de n'être pas privés de la valeur de leur gage soit indemnisé en première ligne. Ce privilège prendra rang après celui des frais de justice.

Votre Commission vous propose la rédaction suivante :

" L'assureur a un privilège sur la chose assurée et sur l'indemnité pour le payement de la prime, et, si elle est payable par annuités ou par termes périodiques, pour le dernier terme échu et le terme courant.

" Ce privilège prend rang immédiatement après celui des frais de justice. " (N. B. n° 623.)

Le Ministre de la justice proposa le maintien du premier paragraphe, tel que l'avait voté la Chambre, et sous-amenda le second; la rédaction de ce paragraphe devint la suivante : " Ce privilège est dispensé de toute inscription. Il prend rang immédiatement après celui des frais de justice. " Le Ministre fit observer, à l'appui de ses propositions : 1° que l'assureur ne peut avoir un privilège sur l'indemnité dont il est lui-même le débiteur; 2° que le privilège des frais faits pour la conservation de la chose n'existe, comme tel, qu'en matière mobilière (art. 20 L. hyp.); 3° enfin que, pour ces petites créances, la nécessité d'une inscription serait destructive du privilège.

Le Sénat adopta les propositions du Ministre (N. B. n° 649); au second vote le privilège fut restreint, dans tous les cas, à une somme correspondante à deux annuités. Il fut entendu que, si la prime est fixée globalement pour une série d'années, on déterminera l'annuité en divisant la prime globale par le nombre d'années pour lequel l'assurance est contractée (N. B. n° 660).

Le projet amendé, renvoyé à la Chambre, fit l'objet d'un nouveau Rapport qui résume les dispositions relatives au privilège :

Au lieu d'assimiler le privilège de l'assureur à celui des frais faits pour la conservation de la chose, la rédaction nouvelle lui fait prendre rang immédiatement après les frais de justice. Le premier système faisait concourir l'assureur avec le créancier du chef d'autres frais faits pour la conservation, quoique ce dernier trouve dans l'assurance, comme tous les autres privilégiés, une garan-

tie, une sauvegarde pour le droit dont il est investi ; rien de plus juste que d'acquitter le prix de cette garantie avant d'en recueillir le profit. Ce raisonnement est vrai pour l'exercice sur la chose assurée des privilèges tant spéciaux que généraux. L'amendement du Sénat s'en inspire en décidant que le privilège de l'assureur primera tous les autres, à l'exception des frais de justice, qui sont privilégiés sur les meubles et les immeubles, à l'égard de tous les créanciers, dans l'intérêt desquels ils ont été faits. Il y avait, du reste, une autre raison de modifier le système accepté par la Chambre des représentants. c'est que le privilège des frais faits pour la conservation ne se retrouve point dans l'énumération des privilèges sur les immeubles et que l'avantage concédé à l'assureur doit cependant s'étendre à l'assurance de cette dernière espèce de biens.

Ces considérations mènent à l'examen d'une autre question : entre créanciers, les privilèges ne produisent d'effet, à l'égard des immeubles, qu'autant qu'ils sont rendus publics par inscription sur les registres des conservateurs des hypothèques, à l'exception du privilège des frais de justice; est-il possible d'appliquer cette règle au privilège de l'assureur d'un bien immobilier, surtout lorsqu'on songe que les actes sous seing privé, pour être admis à l'inscription, doivent être reconnus en justice ou par devant notaires, et qu'en dehors de ces deux cas l'admission à l'inscription est exclusivement réservée aux jugements et aux actes authentiques? Cette question, non examinée par votre Chambre, a été résolue négativement par le Sénat; celui-ci a admis une dérogation au principe, d'ailleurs si salutaire, de la publicité en matière de privilèges et d'hypothèques; l'évidente disproportion qu'une autre solution établirait entre les frais à supporter et l'importance de la créance à garantir, la crainte de nuire ainsi au développement des petites assurances, ont conduit à cette conclusion. Il est un autre motif encore de s'y rallier, celui que nous invoquions tout à l'heure pour justifier le rang conféré au privilège ; l'assureur crée une garantie pour tous les créanciers privilégiés, il est juste que ceux qu'il favorise ainsi le rémunèrent du service rendu.

Le Sénat a cependant apporté un correctif aux avantages dont il gratifie l'assureur. Le privilège est limité au terme échu et au terme courant, lorsque les primes sont payées par annuités, ce qui est le cas le plus ordinaire ; dans ces limites, le droit de préférence accordé à l'assureur ne paraît point pouvoir être, pour les autres créanciers privilégiés, l'occasion d'un sérieux préjudice ; il ne peut pas non plus présenter grand appât à la fraude. Mais la collusion pourrait être plus à redouter si l'assurance se faisait pour un long terme, moyennant une prime unique, payable immédiatement, qui serait nécessairement importante et dépouillerait ainsi d'une partie de leur gage les créanciers de l'assuré. On veut, pour éviter ce danger, restreindre le privilège au montant de la somme correspondant à deux annuités. Dans le cas où le payement de plusieurs années se fait en une fois, l'annuité fictive se calculera en divisant la prime entière par le nombre d'années pour lequel elle est stipulée. Telle est l'explication donnée par le gouvernement, de l'alinéa final de la nouvelle rédaction. (N. B. nº 664.)

La Chambre se rallia aux décisions du Sénat (N. B. nº 666).

677. — MM. Begerem et de Baets (nº 294) supposent des primes

fixées par périodes d'une durée inférieure à un an. Ils restreignent, en ce cas, le privilège à une année, plus la période en cours. Nous comprendrions qu'on tentât de le restreindre à la dernière période écoulée et à la période en cours ; la logique s'oppose à ce qu'on prenne l'année comme mesure du terme échu et une autre période comme terme en cours. Le texte de la loi ne comporte qu'une interprétation : il ne limite pas le privilège au terme échu et au terme courant, il l'accorde pour une somme équivalente à deux annuités, sans se préoccuper du point de savoir si l'année n'est qu'une fraction de terme ou comprend plus d'un terme (Pand. b. V. Assur. en gén. n° 240).

A côté de cette restriction abusive plaçons une extension qui ne l'est pas moins : le tribunal de commerce d'Anvers a jugé (17 août 1882 ; J. A. 82. 1. 302) que le privilège existe, non seulement pour la prime, mais pour toutes les obligations dérivant du contrat d'assurance, au profit de l'assureur, pendant la période biennale. Le texte primitif de l'article 23 restreignait expressément le privilège à la prime ; le texte définitif, proposé le 13 mars 1873 au Sénat, n'a pas d'autre portée. La rédaction première ne limitait ce privilège au terme échu et au terme courant que pour les primes payables par annuités ou par termes périodiques ; il dépendait des parties d'étendre le privilège en fixant une prime unique pour toute la durée de l'assurance ; la rédaction ne fut modifiée que pour empêcher ces collusions. Les raisons invoquées par le Ministre de la justice, à l'appui de l'amendement adopté par le Sénat, démontrent qu'il n'a pas d'autre portée :

Pour éviter ces inconvénients et limiter plus exactement le privilège de l'assureur, je proposerai au Sénat de mettre les assureurs sur la même ligne, quel que soit le mode adopté pour le payement de la prime.

Dans tous les cas, que la prime soit stipulée payable en une fois ou qu'elle le soit par termes périodiques, l'assureur n'aurait privilège que pour une somme égale à la prime correspondant à deux termes d'un an.

Je proposerai donc au Sénat (et j'ai soumis cette rédaction à l'honorable rapporteur de la Commission) de rédiger l'article comme suit : " L'assureur a un privilège sur la chose assurée. Ce privilège est dispensé de toute inscription. Il prend rang immédiatement après celui des frais de justice. Il n'existe, quel que soit le mode de payement de la prime, que pour une somme correspondante à deux annuités. " (N. B. n° 660.)

Le mot " prime " a disparu, la pensée n'a pas changé.

L'ensemble des primes à payer successivement par l'assuré

constitue l'exécution d'une obligation indivisible qui prend naissance au moment du contrat (Cas. 1 mars 1866; Pas. 66. 1. 34 et 4 mai 1883; Pas. 83. 1. 211); mais une même police peut contenir plusieurs assurances (art. 26); aussi toutes les primes revenant à l'assureur en vertu d'une police d'abonnement ne sont-elles pas, à concurrence de deux annuités, privilégiées sur toutes les marchandises assurées; chaque prime ne l'est que sur la marchandise qu'elle garantit (Anvers 18 mai 1883 ; J. T. 83. 382. — Begerem et De Baets, nº 295).

Le privilège de l'assureur ne porte pas sur l'indemnité; un créancier ne peut pratiquer une saisie-arrêt entre ses propres mains, il ne peut être privilégié sur sa propre dette; celle-ci s'éteint par compensation, à due concurrence, lorsque la prime due par l'assuré et l'indemnité due par l'assureur sont deux dettes liquides et exigibles (art. 1291, C. civ.). Le Ministre de la justice en fit l'observation au Sénat :

> Dans ce cas (celui où le sinistre a eu lieu et où l'indemnité est due) l'assureur est débiteur d'une somme liquide ou susceptible d'être liquidée promptement : l'indemnité. D'autre part, il est créancier d'une somme incontestablement liquide, la prime. Il s'opère donc une compensation qui éteint les deux dettes à due concurrence. (N. B. nº 649.)

Le privilège de l'assureur n'est pas attaché à sa personne, il profite à tous ceux qui sont légalement subrogés dans ses droits (C. Bruxelles, 28 juillet 1879 ; Pas. 80. 2. 152).

678. — Le privilège de l'assureur est classé au second rang, immédiatement après celui des frais de justice ; il couvre une période de deux années. La loi maritime (art. 4, nº 12) ne classe qu'au douzième rang le privilège de l'assureur du navire, elle restreint ce privilège à la prime due pour le dernier voyage ; la loi spéciale déroge à la loi générale, l'assureur du navire est moins bien traité que les autres assureurs.

CHAPITRE IV.

De la preuve du contrat.

ART. 25.

Le contrat d'assurance doit être prouvé par écrit, quelle que soit la valeur de l'objet du contrat. — Néanmoins, la preuve testimoniale peut être admise lorsqu'il existe un commencement de preuve par écrit.

ART. 26.

La même police peut contenir plusieurs assurances, soit à raison des choses assurées, soit à raison du taux de la prime, soit à raison des différents assureurs.

ART. 27.

La police d'assurance énonce : 1° La date du jour où l'assurance est contractée. — 2° Le nom de la personne qui fait assurer pour son compte ou pour le compte d'autrui. — 3° Les risques que l'assureur prend sur lui et les temps auxquels les risques doivent commencer et finir.

Code de 1807. — Art. 332. — Le contrat d'assurance est rédigé par écrit. — Il est daté du jour auquel il est souscrit. — Il y est énoncé si c'est avant ou après midi. — Il peut être fait sous signature privée. -- Il ne peut contenir aucun blanc. Il exprime : — le nom et le domicile de celui qui fait assurer, sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire, — le nom et la désignation du navire, — le nom du capitaine, — le lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées, — le port d'où ce navire a dû ou doit partir, — les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger, — ceux dans lesquels il doit entrer, — la nature et la valeur ou l'estimation des marchandises ou objets que l'on fait assurer, — les temps auxquels les risques doivent commencer et finir, — la somme assurée, — la prime ou le coût de l'assurance, — la soumission des parties à des arbitres, en cas de contestation, si elle a été convenue, — et généralement toutes les autres conditions dont les parties sont convenues. — Art. 333. — La même police peut contenir plusieurs assurances, soit à raison

des marchandises, soit à raison du taux de la prime, soit à raison des différents assureurs.

Ordonnance de 1681. Art. 2. Tit. VI. Liv. III. — Le contrat appelé police d'assurance sera rédigé par écrit, et pourra être fait sous signature privée. — Art. 3. — La police contiendra le nom et le domicile de celui qui se fait assurer, sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire, les effets sur lesquels l'assurance sera faite, le nom du navire et du maistre, celui du lieu où les marchandises auront été ou devront être chargées, du havre d'où le vaisseau devra partir ou sera parti, des ports où il devra charger et décharger, et de tous ceux où il devra entrer ; le temps auquel les risques commenceront et finiront ; les sommes qu'on entend assurer, la prime ou coût de l'assurançe, la soumission des parties aux arbitres, en cas de contestation, et généralement toutes les autres conditions dont elles voudront convenir.

SOMMAIRE.

679. — Le contrat d'assurance doit être prouvé par écrit ; consultons les procès-verbaux de la Commission extra-parlementaire afin de bien déterminer la portée de cette prescription. La rédaction primitive était la suivante : « Le contrat d'assurances doit être rédigé par écrit, quelle que soit la valeur de l'objet du contrat. Néanmoins, la preuve testimoniale peut être admise, lorsqu'il existe un commencement de preuve par écrit ». Ce texte donna lieu à l'échange d'observations que nous reproduisons :

Un membre demande si le contrat d'assurance devra être rédigé en double, conformément aux prescriptions de la loi relative aux actes sous seing privé : il importerait peut-être de trancher cette question par un texte exprès.

On répond qu'en exigeant que le contrat d'assurance soit rédigé par écrit, l'article proposé a entendu le mot *écrit* dans toute sa généralité, embrassant ainsi tous les cas possibles, soit que la convention ait été formée par correspondance, soit par un acte proprement dit, une police, etc. L'article laisse donc la question de la nécessité d'un double sous l'empire des principes généraux : si le contrat est formé par simple correspondance, le double ne sera pas requis; il le sera au contraire si un acte a été dressé. Ce que l'article a simplement pour but d'exiger, c'est que la preuve du contrat ne puisse être faite que par écrit, le mot *écrit* entendu dans le sens le plus large, et. à ce point de vue, il serait peut-être préférable, au lieu de : « le contrat doit être rédigé par écrit », de dire « le contrat doit être prouvé par écrit ».

Un membre rappelle que la commission a rangé précédemment tout contrat d'assurance parmi les actes de commerce. La formalité du double n'étant point exigée en matière commerciale, il n'y a plus lieu de se préoccuper ici de cette question.

Quelques membres font remarquer qu'actuellement un grand nombre d'assurances se contractent par voie télégraphique; ils demandent si les dépêches télégraphiques pourront être envisagées comme constituant la preuve écrite exigée par l'art. 3 ?

Plusieurs membres pensent que la question devrait être résolue affirmativement; pourquoi, alors que l'on ne télégraphie que sur le vu d'un écrit signé par l'intéressé, ne considérerait-on point les dépêches télégraphiques, au même titre que la correspondance, comme des écrits pouvant fournir la preuve du contrat ?

D'autres membres estiment qu'il n'y a point lieu d'entrer dans l'examen de questions semblables. La loi ne doit et ne peut pas tout prévoir et tout réglementer ; il faut laisser aux tribunaux le soin de décider, selon les circonstances et pour chaque espèce particulière, ce qui pourra être envisagé comme constituant la preuve " écrite " du contrat. Il doit suffire de constater encore ici que, dans la pensée de la commission, le mot " écrit " de l'art. 3 doit être entendu dans un sens général comprenant toute espèce d'écrit.

L'art. 3, ainsi entendu, est adopté, avec le remplacement des mots : " rédigé par écrit, " par ceux : " *prouvé* par écrit. " (N. B. n° 413.)

Les procès-verbaux nous apprennent encore pourquoi la Commission refusa de reproduire la disposition du Code néerlandais d'après laquelle la police doit être signée par chaque assureur :

La Commission estime que semblable disposition serait sans utilité, en présence de celle qui soumet la preuve du contrat à la nécessité d'un écrit, puisqu'il va de soi que l'écrit ne peut avoir d'efficacité qu'à la condition d'être signé par les parties, et que, par conséquent, l'assureur qui n'aurait pas apposé sa signature sur la police ne serait pas engagé. (N. B. n° 419.)

Le Rapport de la Commission de la Chambre explique, à son tour, l'article 25 :

Le seul consentement des parties suffit à donner au contrat d'assurance toute sa perfection. L'écriture n'est pas de la substance de la convention; mais la réalité de celle-ci doit, en cas de dénégation, être justifiée par écrit; cette exigence concerne seulement la preuve à faire de l'assurance lorsqu'on en poursuit l'exécution; elle ne va pas jusqu'à subordonner à l'emploi de l'écriture l'existence légale des obligations réciproques des parties. Cependant, toutes les fois qu'il existe un commencement de preuve par écrit de la convention alléguée par l'une des parties, celle-ci doit pouvoir compléter cette preuve à l'aide de témoignages ou de présomptions graves, précises et concordantes. Ces deux règles, dont la première était formulée dans la loi, dont la seconde était proclamée par la doctrine, devaient se retrouver dans le projet. (N. B. n° 529.)

Il résulte aussi de ce Rapport (N. B. n° 530) que la Commission de la Chambre entendait appliquer aux assurances l'article 1341 du Code civil : il n'est reçu aucune preuve contre et outre le contenu aux actes passés pour constater les conventions (Lyon-Caen et Renault, n° 2102).

Le Rapport de la Commission du Sénat revint sur les assurances par dépêche télégraphique :

L'obligation d'un contrat écrit existe déjà pour les assurances maritimes (art. 332 du Code de commerce) : l'article 25 étend cette obligation à tous les contrats d'assurance. C'est consacrer législativement ce que l'usage avait établi. Votre Commission adopte la disposition proposée, qui lui paraît marquée au coin de la sagesse et de la prudence.

On a soulevé la question de savoir si les dépêches télégraphiques pourront être envisagées comme constituant une preuve écrite suffisante? La Commission spéciale n'a pas voulu trancher cette question : elle a laissé aux tribunaux le soin de la décider d'après les circonstances.

Votre Commission est d'avis que la solution de cette question n'est pas douteuse — la dépêche télégraphique est envoyée au destinataire sur le vu d'un écrit signé par l'expéditeur. — Or, la loi n'exige qu'un écrit sans en spécifier la forme; le mot *écrit* doit donc être entendu dans un sens général, il comprend l'écrit remis au bureau télégraphique comme l'écrit remis à la personne intéressée elle-même. Une foule de transactions importantes se font par la voie télégraphique; pourquoi faire une exception pour les contrats d'assurance? (N. B. n° 625.)

Ces observations, reproduites par le Rapporteur à la séance du 12 mars 1873, provoquèrent de la part du Ministre de la justice la réponse suivante :

La question n'est pas spéciale au contrat d'assurance; elle s'applique à tous les contrats dans lesquels une preuve écrite peut ou doit être produite.

Je ne pense pas que cette question générale doive être résolue d'une manière particulière pour le contrat d'assurances.

Elle eût trouvé sa place véritable dans le titre relatif aux preuves en matière commerciale, titre qui a déjà été voté et promulgué.

Je crois, messieurs, que l'opinion qui a été émise par votre Commission et celle que je pourrais émettre moi-même sur l'interprétation à donner au mot " écrit ", ne pourraient valoir devant des tribunaux que comme argument d'autorité.

Elles ne les empêcheraient pas d'interpréter le texte de la loi actuelle, comme ils interprètent toutes les autres dispositions qui consacrent la même règle.

Si le Sénat estime qu'il y a lieu d'admettre comme pouvant faire preuve suffisante non seulement l'écrit remis au bureau télégraphique et portant la

signature de l'expéditeur, mais la copie de cet écrit transmise par les agents du télégraphe, je crois qu'une disposition expresse serait nécessaire. (N. B. n° 651.)

Le Rapporteur n'insista pas et le texte de l'article 25 fut voté sans addition.

680. — La portée de l'article 25 se dégage nettement des travaux préparatoires : l'écrit est exigé *ad probationem ;* le législateur ne prohibe, comme modes de preuve, ni l'aveu, ni le serment (V. n° 9 et Lyon-Caen et Renault, n° 2098), il n'exclut que la preuve testimoniale et la preuve par présomptions ; tout écrit, fût-ce une simple correspondance, peut servir d'instrument de preuve ; si l'existence du contrat d'assurance n'en résulte pas complètement, l'écrit sert de commencement de preuve et suffit pour autoriser une preuve complémentaire par témoins ou par présomptions.

L'écrit doit-il être fait en double, conformément à l'article 1325 du Code civil ? M. Namur l'enseigne (n° 1511) et l'on se prévaudra peut-être, en faveur de son opinion, de ce que nous avons dit nous-même en interprétant l'article 2 de la loi maritime (V° n° 10 et Laurent, XIX, n° 224), mais la règle que nous avons énoncée à propos des ventes de navires, contrats assujettis à la transcription, ne doit être appliquée qu'aux conventions d'assurance qui revêtent la forme d'un acte. L'intention du législateur d'admettre la correspondance comme instrument de preuve résulte nettement des travaux préparatoires ; or, ce genre d'écrit exclut, par sa nature, la formalité des doubles (Begerem et De Baets, n°s 454. 458 ; Pand. b. V° Assur. en gén. n° 297). La question, au surplus, offre un intérêt minime ; s'il ne vaut pas comme preuve, l'acte fait en un seul exemplaire vaudra comme commencement de preuve par écrit (Laurent XIX, n°s 227. 529).

La valeur probante des dépêches télégraphiques a été réservée ; ces dépêches, comme l'a fait observer M. de Lantsheere, ne sont pas des écrits émanant de la partie, ce sont des copies d'écrits déposés aux bureaux télégraphiques et délivrés par une administration qui, jusqu'ici, n'a point qualité pour donner l'authenticité aux copies qu'elle remet aux destinataires (V. n° 552). Un télégramme ne constitue donc pas, à proprement parler, une preuve par écrit ; il est une grave présomption de la réalité de l'écrit dont il est censé la reproduction. La loi du 15 décembre 1872

oblige tout commerçant à copier dans un registre les télégrammes qu'il envoie ; l'exécution de cette obligation fournira souvent la preuve écrite nécessaire pour établir la réalité ou les conditions de la convention d'assurance. La plupart des auteurs qui examinent la question (Namur, n° 1509 ; Begerem et De Baets, n° 457 ; Pand. b. ibid. n° 301 ; Desjardins, n° 1303) assimilent les dépêches aux lettres.

Les clauses imprimées ont force probante ; la signature des parties couvre tout le contenu de l'acte. Les clauses écrites l'emportent sur les clauses imprimées s'il y a contradiction entre les unes et les autres (Pardessus, n° 792 ; Valroger, n° 1337 ; Desjardins, n° 1326 ; — C. Bruxelles, 5 décembre 1868 ; J. A. 69. 1. 10 — C. Gand, 20 avril 1861 ; Pas. 61. 2. 390).

681. — Les règles d'interprétation des contrats, en général, s'appliquent au contrat d'assurance (Emérigon, Ch. II, Sect. VII, § 2 ; Em. Cauvet, n° 474 et seq. ; Alauzet, n° 2043 ; Desjardins, n° 1326). La preuve testimoniale est admissible pour interpréter les clauses ambiguës de la police (Req. 31 mars 1886 ; J.P.86.625).

Les effets des contrats, avons-nous dit (V. n° 299), sont gouvernés par la volonté des parties; quand la volonté effective ne peut être déterminée avec certitude, le juge y substitue la volonté probable, la volonté présumée. Les présomptions de l'homme ont amené la doctrine et la jurisprudence à admettre que les contractants, lorsqu'ils sont de même nationalité, s'en sont référés à leur loi personnelle; ces présomptions de fait, auxquelles l'article 67 de la loi maritime substitue, en matière d'affrètement, une présomption légale, manquent de vraisemblance lorsqu'il s'agit d'un contrat d'assurance. La nationalité de l'assureur n'exerce aucune influence sur ce contrat, le lieu où se trouve la direction ou l'agence qui assume la garantie des risques est prépondérant ; l'agence établie à l'étranger se préoccupe exclusivement des lois qui régissent la place sur laquelle elle opère, la nationalité de ceux qui lui présentent des assurances a d'autant moins d'importance que l'assurance prise pour compte d'autrui est plus fréquente. Nous ne saurions donc partager l'opinion de M. Droz (n° 5) qui soumet le contrat d'assurance à la loi personnelle des parties lorsqu'elles sont de même nationalité. Quand l'assurance a été conclue et que le sinistre a eu lieu dans le même pays, il est évident,

dirons-nous avec la Cour de Gand (6 mars 1883 ; Pas. 83. 2. 339), que les lois et usages de ce pays sont seuls applicables ; quand le lieu de l'assurance et celui où le sinistre est constaté appartiennent à des pays différents, il n'est pas moins certain qu'il faut observer la loi de l'un de ces deux pays (C. Bruxelles, 8 mars 1875 ; J. A. 75. 1. 225) ; il reste à déterminer sous quel rapport il faut donner la préférence à l'une ou l'autre. La loi du lieu du contrat prévaut lorsqu'il s'agit d'apprécier la forme du contrat et le mode de preuve (C. Rennes, 7 décembre 1859 ; J. P. 61. 652. — C. Bruxelles, 21 mai 1866 ; J. A. 66. 1. 194. — Merlin, Rép. V° Police et contr. d'ass. § 1. n° 48. — Alauzet, n° 2043 ; Bédarride, n° 1013 ; Valroger, n° 1366 ; Desjardins, n° 1307 ; Pand. b. V° assur. en gén., n° 33) ; les usages du lieu du contrat déterminent, en règle générale, l'interprétation qu'il échet d'y donner (Valroger, n° 1363) ; toutefois, lorsque le sinistre a eu lieu et qu'il s'agit de régler l'exécution du contrat, on suit la loi du lieu où il s'exécute (C. Bruxelles, 12 janvier 1878 ; Pas. 78. 2. 292. — Pand. b. ibid. n° 48) ; quand la police porte que, faute par l'une des parties de désigner son arbitre, il sera nommé par le président du tribunal, il faut présumer que les parties ont entendu désigner le président du tribunal dans le ressort duquel se trouve le lieu du sinistre (C. Bruxelles, 26 juillet 1843 ; Pas. 43. 2, 325). Une distinction analogue détermine les lieux dont les usages doivent servir à interpréter et à compléter la charte-partie (V. n° 300).

Sauf l'exception relative aux mesures d'exécution, on présume que les parties s'en sont référées à la loi du lieu du contrat ; le contraire peut résulter des circonstances : chaque pays, souvent même chacun des ports d'un pays, a sa ou ses polices spéciales, formules imprimées réunissant les conditions auxquelles, sauf dérogations écrites, sont soumises les assurances contractées dans ce pays ou dans ce port ; employer une de ces formules imprimées ou s'y référer, c'est accepter implicitement la loi du pays auquel cette police appartient. Le Congrès d'Anvers a exprimé cette pensée dans les termes suivants : « A l'exception du règlement des avaries communes, pour lequel les assureurs sont censés accepter la loi qui régit les assurés (V. n° 484), les contestations relatives au contrat d'assurance maritime doivent, pour les cas non prévus par la police, être tranchées d'après la loi, les condi-

tions et les usages du pays auquel les parties ont emprunté cette police. »

682. — Le payement de l'indemnité ou de la prime d'une assurance, souscrite dans un pays où l'objet de cette assurance est légal, peut-il être poursuivi dans un pays dont la loi n'admet pas la validité de ce contrat?

M. Desjardins (n° 1376) et d'autres auteurs (Em. Cauvet, n° 176; Droz, n° 118; Lyon-Caen et Renault, n° 2091) résolvent la question par une distinction: l'assurance est-elle prohibée comme immorale ou contraire à l'ordre public international? toute action en justice sera refusée à celui qui l'invoque; n'est-elle contraire qu'à l'ordre public interne du pays où l'exécution est poursuivie? la loi du lieu du contrat prévaudra sur la *lex fori*. Cette distinction manque de base; s'il existe un ordre public international l'assurance qui y contrevient est nulle en tous pays et ne peut, dès lors, occasionner un conflit de lois. L'article 6 du Code civil n'établit aucune distinction entre les lois d'ordre public, il défend de déroger par convention à aucune d'elles. M. Desjardins (n° 1237) ne fait pas, en ce qui concerne les hypothèques maritimes, la distinction qu'il établit en matière d'assurances; M. Lyon-Caen (J. D. Int. IX. 246) l'admet pour les unes et les autres, nous ne l'acceptons ni pour les unes, ni pour les autres (V. n° 563); la jurisprudence repousse cette distinction (C. Rennes, 7 décembre 1859; S. 61. 2. 101. — C. Rennes, 4 décembre 1862; J. P. 63. 1004. — Cas. f., 5 juin 1832; Pas. à sa date), la plupart des auteurs (Alauzet, n° 2042; Weil, n° 92; Valroger, n° 1519; Bravard et Demangeat, IV, p. 614; Ruben de Couder, V°. Assur. mar., n°s 15. 231) en font autant.

683. — L'article 26 de la loi de 1874 généralise l'article 333 du Code de 1807 : la même police peut contenir plusieurs assurances, différentes par leurs objets, leurs primes ou leurs assureurs. Arrivée à cet article du Code, la Commission extra-parlementaire fut saisie d'une proposition de suppression: l'article semblait inutile, ce qu'il disait allait de soi. Les procès-verbaux nous indiquent les motifs du maintien de cette disposition :

La suppression pourrait donner lieu de croire qu'on a entendu proscrire, à l'avenir, le principe qu'il consacre. Cette disposition n'est d'ailleurs pas dépourvue

d'utilité. En strict droit, lorsque plusieurs assurances sont contractées sous des conditions différentes, il faudrait autant de doubles qu'il y a d'intérêts distincts. En l'absence de la disposition dont s'agit, on serait donc amené à se demander s'il suffit, au point de vue de la preuve du contrat, d'une seule police pour sauvegarder les intérêts de tous les assureurs. La disposition doit donc être maintenue; mais elle paraît tout aussi nécessaire pour les assurances terrestres que pour les assurances maritimes; elle constitue un principe général, applicable à toutes les espèces d'assurances.

On pourrait donc la faire figurer dans le titre des assurances en général et mentionner, à l'art. 1er du titre actuel, qu'elle est également applicable aux assurances maritimes.

Cette proposition est accueillie par la commission, qui décide de remplacer les mots : à raison des marchandises, par ceux : à raison des choses assurées. (N. B. n° 689.)

Le Rapport de la Commission de la Chambre se contente d'observer que l'article 333 du Code de commerce est rendu applicable aux assurances en général (N. B. n° 529) ; la Commission du Sénat adhère aux observations de la Commission extra-parlementaire (N. B. n° 626).

Une police d'assurance contre incendie contient à la fois l'assurance de l'immeuble, celle du mobilier, celle du recours du voisin ; les primes de ces risques sont, d'ordinaire, différentes ; tel risque est souscrit par un assureur, tel risque par un autre. Il n'était pas nécessaire d'inscrire dans la loi le droit des parties de comprendre plusieurs assurances dans une même police; le législateur, en le faisant, invite à distinguer nettement les éléments divers d'une police unique afin que leur réunion n'engendre pas de confusion. Au point de vue du délaissement et du calcul des franchises, il est essentiel de ne point confondre les diverses assurances maritimes comprises dans une même police (Begerem et De Baets, n° 462).

684. — Les indications que doit contenir la police sont au nombre de trois : la date du contrat, le nom du preneur d'assurance, les risques assurés; cette dernière donnée se subdivise en deux parties : la nature des risques, le temps des risques.

La Commission extra-parlementaire avait proposé d'ajouter trois autres mentions : 4° la prime de l'assurance et la somme pour laquelle l'assurance est faite; 5° une description ou indication suffisante de l'objet de l'assurance; 6° la soumission des parties à

des arbitres, en cas de contestation, si elle a été convenue (N. B. nº 417. 418. 420).

La Commission de la Chambre proposa la suppression de ces trois dernières indications (N. B. nºs 530 et 550). Les motifs de ces simplifications, approuvées par les deux Chambres (N. B. nºs 587 et 652), sont exposés dans le Rapport fait au Sénat :

Le projet primitif ajoutait aux énonciations que doit contenir la police : 4º la prime de l'assurance et la somme pour laquelle l'assurance est faite ; 5º une description suffisante de l'objet de l'assurance et toutes les circonstances qu'il importe à l'assureur de connaître. Quant aux indications comprises dans le nº 4, elles seront évidemment mentionnées dans tout contrat d'assurances : si la loi n'en parle pas, c'est qu'elle l'a jugé inutile, un contrat d'assurance complet ne pouvant pas même se concevoir sans ces indications; il en est de même de la première partie du nº 5, et, quant à la partie finale, il suffit de s'en rapporter aux parties, qui sont les meilleurs juges de leurs intérêts.

Il convient d'ajouter ici que la peine de nullité n'est pas attachée à l'omission des prescriptions de l'article 27. (N. B. nº 627.)

L'observation qui termine le Rapport est une conséquence logique du principe d'après lequel l'écrit n'est pas une condition de validité du contrat, mais un instrument de preuve.

685. — La date dont parle l'article 27 est le jour du contrat, le jour où la police est signée par les parties; il importe peu que ce document soit signé par le courtier (Cas. f. 24 décembre 1873 ; J. P. 74. 395). Le Code de 1807 veut que la police indique, de plus, si le contrat a été souscrit avant ou après midi. Quelques membres de la Commission extra-parlementaire proposèrent d'exiger l'indication de l'heure à laquelle l'assurance est conclue; la majorité repoussa cette proposition. Voici les motifs qui déterminèrent son vote :

Si les assureurs jugent que l'indication de l'heure est utile à leurs intérêts, libre à eux de l'exiger ; en fait, cette indication figure presque toujours aujourd'hui dans les polices ; il est donc inutile de la mettre au nombre des formalités exigées par la loi. Si elle était exigée, on pourrait se demander quel serait le sort du contrat, au cas où l'heure n'aurait pas été mentionnée? et, bien qu'il n'entre pas dans la pensée de la Commission d'attacher la peine de nullité à l'omission des prescriptions de l'article en question, il importe néanmoins de prévenir, autant que possible, les difficultés qui pourraient surgir à ce sujet. (N. B. nº 414.)

Il dépend des divers assureurs, signataires successifs d'une même police, de se placer tous sur la même ligne; la date unique du document et l'usage local sont de nature à le faire présumer (Emérigon, Chap. II. Sect. 4. § 1; Bédarride, n° 1020. — C. Aix, 25 février 1879; J. P. 81. 1115). Le Code allemand (art. 791) répute simultanées les assurances contenues dans une police unique ou conclues le même jour.

La police sous seing privé fait-elle foi de sa date vis-à-vis des tiers, ou bien celui qui invoque la police doit-il administrer la preuve de la date suivant les règles du droit civil (art. 1328 C. civ.), ou du droit commercial, selon qu'il s'agit d'une assurance civile ou d'une assurance commerciale ? MM. Begerem et De Baets (n° 461) enseignent que la police sous seing privé ne fait pas plus foi de sa date, vis-à-vis des tiers, que tout autre acte sous seing privé. L'opinion contraire est généralement admise, au moins lorsque l'assurance est un acte de commerce (Locré, Esprit, art. 332; Massé, n° 2431 ; Alauzet, n° 2009; Bédarride, n° 1032; Bravard et Demangeat, II. p. 456; Weil, n° 9) ; elle se base sur ce que tous les actes qui, d'après la loi commerciale, doivent être datés, ont, par voie de conséquence, date certaine à l'égard des tiers.

L'article 29 de la loi du 20 mai 1872 porte : " L'endossement fait foi de la date, jusqu'à preuve contraire " ; l'article 42 de la loi maritime porte, de son côté : " Le connaissement, rédigé dans la forme ci-dessus prescrite, fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement, et entre elles et les assureurs. " La loi sur les assurances ne contient aucun texte semblable ; peut-on y suppléer ? La question est analogue à celle que soulèvent les testaments olographes; font-ils foi de leur date ? Laurent (XIII, n° 232 à 245) seul le conteste. Pourquoi la loi exige-t-elle que certains actes sous seing privé soient datés, si ce n'est pour que leur date fasse foi jusqu'à preuve contraire ? L'article 29 de la loi du 20 mai 1872 se borne, M. Namur le constate (n° 559), à énoncer un point de droit généralement reconnu.

La date de l'assurance sera, d'ordinaire, confirmée ou infirmée par un faisceau de présomptions de fait tirées de la correspondance et des autres rapports des parties.

Lorsque la police n'est pas datée, ou que, le contrat d'assurance étant verbal, il a fallu en démontrer l'existence à l'aide d'un commencement de preuve par écrit, le juge peut en rechercher

la date par toutes voies de droit (Lyon-Caen et Renault, nº 2105); lorsqu'il est impuissant à reconstituer la date, il place l'assurance non datée dans la situation la plus défavorable (Desjardins, nº 1310). Telle est, au moins, la solution à donner aux conflits entre assureurs, c'est-à-dire entre un des signataires du contrat non daté et un tiers ; quand le conflit se produit entre parties, entre assureur et assuré, notamment sur le point de savoir si le sinistre ou l'heureuse arrivée du navire assuré était connue à la date de l'assurance, la preuve de la date incombe à la partie demanderesse (Em. Cauvet, nº 471).

686. — Le Code de 1807 multiplie les indications que doit contenir la police, la loi de 1874 est plus sobre ; elle eût pu n'en pas prescrire puisqu'elle n'en prescrit aucune à peine de nullité ; l'intérêt des contractants garantit l'insertion dans le contrat des mentions nécessaires.

Indépendamment de la date, la loi n'appelle l'attention des parties que sur deux points : le *sujet* et l'*objet* du contrat.

La police doit indiquer le nom du preneur d'assurance ; s'il ne résulte pas de la police qu'il agit pour compte de tiers, le preneur est censé contracter pour lui-même (art. 5), mais il peut déclarer agir pour compte d'autrui sans désigner le tiers pour compte duquel il agit.

La police doit contenir l'indication des risques souscrits par l'assureur et préciser leur durée, en relatant le moment où ils commencent et celui où ils finissent (V. nº 595). Ces mentions impliquent la désignation de l'objet assuré : on ne peut indiquer les risques sans désigner la chose qui les court.

La loi ne détermine ni la forme de la police, ni les modes de cession : rien ne s'oppose à ce qu'une police soit transmissible par endossement ; en matière commerciale, elle peut être *au porteur* (V. nº 617 et Cresp. III. p. 403).

Chapitre V.

De quelques cas de résolution du contrat.

ART. 28.

L'assurance ne peut avoir d'effet si la chose assurée n'a point été mise en risque ou si le dommage prévu existait déjà au moment du contrat.

SOMMAIRE.

687° — Objet de l'article 28.
688° — Il ne fait pas double emploi avec l'article 10.
689° — Il ne s'applique pas aux assurances maritimes.

687. — L'article 28 réunit deux dispositions corrélatives : l'assurance est un contrat aléatoire, il suppose que chacune des parties a de bonnes et mauvaises chances ; si l'assureur ne court aucun risque ou si le dommage est déjà consommé, il n'y a de bonnes chances que d'un côté, l'économie du contrat aléatoire est rompue ; le payement de la prime, dans le premier cas, celui de l'indemnité, dans le second, est dépourvu de cause (Pothier. Assur. n° 45).

Le Rapport au Sénat résume avec concision les motifs de l'article 28 :

L'assurance ayant pour but de garantir l'assuré contre un dommage éventuel, il est évident que si aucun dommage n'a pu être causé ou si le dommage existait déjà au moment où a été fait le contrat d'assurance, ce contrat n'a pas de cause et est conséquemment nul. (N. B. n° 628.)

Les parties peuvent prouver, même par présomptions, que la chose assurée n'a pas été mise en risque ou que le dommage prévu existait déjà au moment du contrat (C. Bruxelles, 30 juillet 1887 ; J. A. 87. 1. 369).

Il importe de ne pas confondre la chose qui, au moment du contrat, n'existe plus et la chose qui, à ce moment, n'existe pas encore ; le contrat d'assurance, comme tout autre contrat (art. 1136 C. civ.), peut avoir pour objet des choses futures (Begerem et De Baets, n° 161).

688. — Un membre de la Commission extra-parlementaire proposa de supprimer la première partie de l'article 28 (19 du projet); l'article 10 (32 du projet) rendait, à son avis, ce paragraphe inutile; citons, d'après les procès-verbaux, les motifs invoqués à l'appui de la proposition et ceux qui l'ont fait écarter :

Ce dernier article veut que la prime soit restituée en cas d'annulation du contrat; il en résulte nécessairement que la prime qui n'aurait pas encore été payée, n'est pas due si la chose assurée n'a pas été mise en risques. On objecte, il est vrai, que chacune de ces dispositions prévoit une hypothèse différente.

L'art. 32 prévoit le cas où la prime aurait déjà été payée et veut qu'il en soit fait restitution, tandis qu'à l'art. 19, il s'agit du cas où la prime n'aurait pas encore été payée; dans ce cas l'assureur ne pourra pas la réclamer; mais, en fait, cette dernière hypothèse ne se présente jamais, les primes étant toujours payées d'avance.

Quelques membres font cependant remarquer que, dans le cas de l'art. 32, il s'agit de l'annulation du contrat, tandis que l'art. 19 s'occupe du cas où la chose assurée n'a pas été mise en risques. Le contrat peut devoir être annulé sans qu'on puisse dire que la chose n'a pas été mise en risques et la prime, dans ce cas, doit être restituée, de même qu'elle ne doit pas être payée si la chose n'a pas été mise en risques.

Ce sont là deux principes distincts qui doivent être formulés, tous les deux, dans la loi, et, dans tous les cas, la coexistence de ces deux dispositions ne peut entraîner aucun inconvénient.

Suivant ces considérations, l'art. 19 est maintenu. (N. R. n° 489.)

La Commission de la Chambre partagea l'avis de la Commission extra-parlementaire; son rapport adhère en ces termes au maintien du paragraphe premier :

La prime est le prix du risque que courent les assureurs; la prime et le risque sont corrélatifs et si, pour une cause quelconque, la chose assurée n'est pas mise en risque, le contrat ne reçoit pas son exécution, la prime n'est point due. Ce principe résulte de la nature même du contrat d'assurance, mais l'article 349 du Code de commerce en atténuait les conséquences au point de vue spécial des assurances maritimes, seules envisagées par la loi. La règle générale n'était donc pas inscrite dans nos codes et l'art. 192, § 1er, comble une véritable lacune. (N. B. n° 531.)

L'article 10 indique l'une des conséquences de toute annulation du contrat d'assurance, l'article 28 énumère deux cas dans lesquels le contrat ne produit aucun effet; ces dispositions ne font donc pas double emploi.

689. — La seconde partie de l'article 28 ne fut pas admise sans débats par la Commission extra-parlementaire :

Un membre ne croit pas pouvoir admettre la seconde disposition de cet article; si l'assuré, au moment du contrat, n'a pas connaissance de l'existence du dommage, il n'est pas en faute, et il serait dès lors injuste de faire tomber l'assurance.

Que si l'article n'a en vue que le cas où l'assuré aurait eu connaissance du dommage, il devient inutile, en présence de l'art. 35 du projet, qui prévoit le cas des réticences, fausses déclarations, etc., lesquelles doivent entraîner la résiliation du contrat.

On répond qu'il ne s'agit pas du cas de réticences; mais, que si, en matière d'assurances maritimes, il peut être difficile pour l'assuré de connaître l'existence du dommage au moment du contrat, il en est tout autrement en matière d'assurances terrestres. Là, l'assuré peut toujours aisément vérifier l'état de l'objet de l'assurance au moment où il contracte, et il faut, pour ces sortes d'assurances, consacrer le principe de l'article proposé. Le principe contraire donnerait lieu à trop de fraudes. (N. B. n° 447.)

Le membre opposant revint à la charge dans une séance suivante; d'autres membres proposèrent de parer aux inconvénients signalés en complétant la disposition par la restriction suivante : " à moins qu'il ne s'agisse de l'assurance d'objets situés dans des pays hors d'Europe " (N. B. n° 464). La décision fut encore remise à une séance ultérieure dont le procès-verbal nous indique la solution admise :

L'article 19, § 2, déclare l'assurance nulle lorsque le dommage existait déjà au moment du contrat; la Commission ayant admis qu'il y a lieu d'excepter de cette disposition le cas où les objets assurés sont situés dans des pays hors d'Europe, il s'agit de régler les effets de l'assurance dans cette hypothèse.

Un membre propose à cet effet d'ajouter à l'article 19 un dernier paragraphe ainsi conçu :

" Dans ce cas, la nullité de l'assurance est subordonnée à la preuve que l'assuré connaissait la perte de la chose assurée, au moment où il a contracté. "

La Commission admet cette proposition.

Elle estime que cette disposition est suffisante et qu'il n'y a point lieu d'admettre, comme le fait le Code de commerce, en matière d'assurances maritimes, que l'assuré sera présumé avoir connu le dommage, sauf le cas où l'assurance a été sur bonnes ou mauvaises nouvelles, lorsque, d'après la distance à parcourir, la nouvelle du sinistre a pu être portée au lieu du contrat avant qu'il n'ait été passé.

Dans l'état actuel des choses, il serait, pour ainsi dire, impossible de déterminer avec quelque certitude l'espace de temps présumé nécessaire pour que la nouvelle du sinistre ait pu arriver au lieu du contrat. Mieux vaut s'en tenir au principe que, dans le cas dont il s'agit, l'assuré est présumé avoir ignoré le sinistre, jusqu'à preuve contraire. C'est à l'assureur à établir que l'assuré en avait connaissance; cette preuve, il pourra la faire facilement, le cas échéant, et les tribunaux seront là pour en apprécier le mérite. (N. B. n° 470.)

La Commission de la Chambre commença par approuver les restrictions admises par la Commission extra-parlementaire; citons son Rapport :

En thèse absolue, l'assurance contractée sur un objet qui n'existe plus doit rester sans effets. Toutefois, si l'assuré, au moment du contrat, n'a pas connaissance du dommage, il n'est pas en faute. En considération de la bonne foi, le Code maintenait dans ce cas l'assurance maritime (art. 365). Dans le cas d'assurances terrestres, cette dérogation aux principes ne pourrait être consacrée avec la même étendue sans encourager la fraude. Mais pour les assurances d'effets et marchandises qui se trouvent à des distances considérables et dont l'assuré n'est pas à même de vérifier l'état, la situation est la même qu'en matière maritime et autorise une solution identique. C'est ce que dit la suite de notre article, en ajoutant que l'assuré, dans ce cas, sera présumé, jusqu'à preuve contraire, avoir ignoré le sinistre. (N. B. n° 531.)

Plus tard, le Gouvernement ayant proposé (N. B. n° 550) la rédaction suivante : " L'assurance ne peut avoir d'effet si la chose assurée n'a point été mise en risque ou si le risque a cessé au moment du contrat ", la Commission se contenta d'apporter à ce texte une légère modification de rédaction (N. B. n° 564). La formule définitive de l'article 28 fut : " L'assurance ne peut avoir d'effet si la chose assurée n'a point été mise en risque ou si le dommage prévu existait déjà au moment du contrat. "

Les travaux préparatoires de la loi de 1874 ne fournissent pas l'explication de ce revirement. Il faut la chercher dans les travaux préparatoires de la loi maritime (N. B. n° 939); l'article 196 de cette loi soustrait les assurances maritimes à l'empire des règles édictées par l'article 28 de la loi sur les assurances en général.

ART. 29.

Si l'assureur tombe en faillite lorsque le risque n'est pas encore fini, l'assuré peut demander caution ou, à défaut de caution, la résiliation du contrat. — L'assureur a le même droit en cas de faillite de l'assuré.

Code de 1807. — Art. 346. — Si l'assureur tombe en faillite lorsque le risque n'est pas encore fini, l'assuré peut demander caution ou la résiliation du contrat. — L'assureur a le même droit en cas de faillite de l'assuré.

SOMMAIRE.

690. — La faillite du débiteur le prive du bénéfice du terme (art. 1188, C. civ.). La faillite du débiteur éventuel d'une prime ou d'une indemnité rompt l'équilibre du contrat d'assurance : tenue de payer ce qu'elle devra, l'une des parties sait qu'elle ne recevra pas ce qui pourra lui être dû. La résiliation du contrat en cours s'impose (Anvers, 12 juillet 1886; J. A. 87. 1. 251), à moins que le failli ne parvienne à faire garantir ses engagements par une caution solvable.

L'article 346 du Code de 1807 semble permettre à chacune des parties de demander, à son choix, la résiliation du contrat ou une caution, lorsque l'autre partie tombe en faillite; les commentateurs ne sont cependant pas d'accord sur l'interprétation qu'il convient de donner à cet article : les uns reconnaissent à la partie qui n'est pas en faillite une option véritable (Lyon-Caen et Renault, n° 2253; Desjardins, n° 1457*bis*), d'autres ne lui accordent le droit de résilier que faute par le failli de fournir caution (Valroger, n° 1486; Bédarride, n° 1192). Quoi qu'il en soit, la dernière interprétation a été consacrée par la loi du 11 juin 1874.

Les motifs qui ont dicté l'article 346 du Code ne sont pas spéciaux aux assurances maritimes; un membre de la Commission extra-parlementaire en fit l'observation; elle ne fut pas contredite dans l'échange de vues dont les procès-verbaux nous fournissent l'analyse et le résultat; la Commission décida d'insérer dans la loi sur les assurances en général l'article 346 du Code, modifié de façon à indiquer que la résiliation ne peut être prononcée qu'à défaut de caution (N. B. n° 478).

L'adhésion de la Commission de la Chambre est formulée en ces termes :

La faillite de l'assureur rend illusoire la responsabilité acceptée par lui : l'assuré cesse de l'être et se trouve en droit de demander la résolution de la police. L'assureur, de son côté, aurait le même droit si la faillite de l'assuré constituait celui-ci hors d'état de payer la prime. Les deux parties peuvent prétendre aux mêmes sûretés. Mais il n'y a plus de motif pour autoriser la

résolution si une caution solvable garantit l'exécution du contrat. La partie tombée en faillite ou ses créanciers peuvent, en offrant semblable caution, écarter l'action en résolution. L'art. 211 généralise ici les règles inscrites dans l'art. 346 du Code de commerce pour les assurances maritimes. (N. B. n° 532).

L'article 29 suppose que le risque n'est pas fini lors de la faillite de l'une des parties; s'il l'était, les droits seraient fixés et la partie créancière du failli serait traitée comme les autres créanciers de ce failli. Nous verrons que, en matière d'assurances maritimes, le risque putatif est assimilé au risque réel: les risques n'y sont réputés finis que lorsque leur cessation est connue (Lyon-Caen et Renault, n° 2253; Valroger, n° 1483; Desjardins, n° 1457*bis*; Haghe et Cruysmans, n° 102. — C. Bordeaux, 5 mars 1861; D. 62. 2. 54).

L'article 29 suppose aussi que la partie déclarée en faillite n'a pas rempli ses obligations; on ne conçoit pas une caution sans dette. L'assuré qui, d'avance, a payé la prime pour toute la durée de l'assurance, n'a pas de caution à fournir, fût-il mis en faillite.

La caution de l'assuré doit garantir toutes les primes encore dues (Begerem et De Baets, n° 433).

Sous le Code, la demande de caution et, subsidiairement, de résiliation du contrat, devait se produire avant le concordat (Cas. 1er mars 1866; Pas. 66. 1. 36); il n'en est plus ainsi depuis que la prime est une créance privilégiée.

691. — L'article 29 n'énonce que le cas de faillite. Les commentateurs du Code assimilent la cessation de payements de la partie commerçante à sa faillite déclarée (Bédarride, n° 1187; Valroger, n° 1483; Cresp et Laurin, IV, p. 114 note; Lyon-Caen et Renault, n° 2253; Desjardins, n° 1457*bis*). Il faut, à plus forte raison, assimiler à la faillite la demande de sursis ou de concordat préventif.

En est-il de même du cas où l'une des parties, n'ayant pas la qualité de commerçant, se trouve en état de déconfiture? On l'enseigne généralement (Grun et Joliat, n° 333; Namur, n° 1520; Pand. b. ibid. n° 451) : le débiteur en déconfiture ne présente pas de garanties sérieuses d'exécution des engagements qui continuent à peser sur lui; les situations de l'assureur et de l'assuré ne sont plus égales si l'adjonction d'une caution ne vient rétablir l'équilibre. MM. Begerem et De Baets (n° 434)

s'élèvent vivement contre cette doctrine ; ils considèrent l'article 29 comme une dérogation au droit commun et en déduisent qu'il est de stricte interprétation. Nous croyons que les mots „ tombe en faillite „ expriment l'idée d'insolvabilité notoire. La loi de 1874 reproduit le texte du Code, inspiré lui-même par Valin (art. 20. Tit. VI. Liv. III) qui s'exprime ainsi : " La simple crainte de l'insolvabilité, soit de l'assureur pour répondre de la somme assurée, soit de l'assuré pour le payement de la prime, ne suffit pas pour faire résilier l'assurance... mais si cette crainte est réalisée par la *faillite notoire* survenue de l'un d'eux, l'autre est, sans difficulté, en droit de demander la résolution de la police d'assurance, si les choses sont entières, c'est-à-dire si les risques ne sont pas finis, à moins que le failli, ou ses créanciers le représentant, n'offrent bonne et suffisante caution pour répondre de l'effet de l'assurance. „

Les commentateurs de l'article 1188 du Code civil assimilent aussi la déconfiture à la faillite (Demolombe XII, 2e part. n° 664; Laurent, XVII, n° 195); la jurisprudence est fixée dans le même sens (C. Bruxelles, 25 février 1852; Pas. 52. 2. 340.— Cas. f. 10 mars 1845; Pas. 45. 1. 601).

692. — La mise en liquidation de la compagnie d'assurance équivaut-elle à la faillite ? Non, la mise en liquidation ne suffit pas pour autoriser l'assuré à réclamer une caution ou la résiliation du contrat (Pand. b. ibid. n° 452). On doit décider aussi que la cession d'un portefeuille d'assurances, lorsqu'elle ne comprend que les risques et les primes, n'autorise pas l'assuré à demander la résiliation; cette cession, étrangère à l'assuré, n'a d'autres conséquences que celles qu'aurait une réassurance générale. Mais la compagnie dissoute et mise en liquidation, qui fait à une autre compagnie la cession générale de tous ses droits actifs et passifs, donne à l'assuré le droit de réclamer la résiliation ou une caution (Cas. f. 20 octobre 1885; J. P. 85. 1163; — C. Dijon, 2 avril 1884; 85. 823; — C. Agen, 24 novembre 1886; J. P. 87. 844; — C. Bruxelles, 27 juin 1888; Pas. 88. 2. 362).

693. — La résiliation du contrat est indivisible, comme l'est le contrat lui-même (V. n° 634 et Cas. 1 mars 1866, *supra*) : l'assuré qui la provoque a droit au remboursement des primes payées, il

ne peut rien réclamer pour les pertes antérieures à la résiliation (Valroger, nº 1488) ; l'assureur qui obtient la résiliation doit restituer les primes reçues, il est libéré de l'obligation d'indemniser l'assuré des pertes subies avant la résiliation. Les parties peuvent convenir que la résiliation n'aura pas d'effet rétroactif; en cas de résiliation rétroactive elles doivent respecter la prohibition de l'article 10. Celle qui obtient la résiliation peut réclamer de l'autre la réparation du dommage que cette résiliation lui inflige (Pardessus, nº 594. — Cas. f., 1er juillet 1828; Pas. à sa date).

La résiliation n'a pas lieu de plein droit; elle doit, si le contraire n'est convenu, être prononcée en justice.

ART. 30.

En cas d'aliénation de la chose assurée, l'assurance profite de plein droit, sauf convention contraire, au nouveau propriétaire, à raison de tous les risques pour lesquels la prime a été payée au moment de l'aliénation. — Elle profite également au nouveau propriétaire, sauf convention contraire dans la police, lorsqu'il a été subrogé aux droits et obligations du précédent propriétaire envers les assureurs ou lorsque, de commun accord entre l'assureur et le nouveau propriétaire, le contrat d'assurance continue à recevoir son exécution.

SOMMAIRE.

694° — Conséquences qu'aurait l'aliénation de la chose assurée si l'article 30 n'existait pas.
695° — Solution législative.
696° — Conventions contraires.
697° — Obligations du vendeur qui n'a pas transféré ses droits à l'acquéreur.
698° — L'acquéreur peut-il agir directement contre l'assureur ?
699° — Substitution d'assureur.

694. — L'article 30 détermine les effets que produit, sur l'assurance, l'aliénation de la chose assurée; ces effets sont les mêmes

quel que soit le mode d'aliénation, que la transmission de propriété s'opère à titre gratuit ou à titre onéreux. Avant d'examiner quels ils sont, demandons-nous ce qu'ils eussent été, d'après les principes généraux du droit, en l'absence d'un texte de loi et dans le silence de la police ?

Les créanciers privilégiés, hypothécaires ou saisissants ont des droits sur l'indemnité quand elle n'est pas appliquée à la réparation de l'objet assuré (art. 10 L. hyp.; art. 149 L. mar.). On ne peut donc admettre que l'acte translatif de propriété d'un bien grevé de tels droits ne fixe pas le sort de l'indemnité relative à un sinistre antérieur, non encore réglé au moment de l'aliénation; nous supposons un sinistre postérieur au transfert de propriété.

En principe, l'assurance du cédant ne profite pas au cessionnaire. Les droits que le contrat d'assurance confère à l'assuré ne sont pas des droits réels, attachés aux objets assurés; ce sont des droits personnels qui, à défaut de convention, ne passent pas aux ayants-cause à titre particulier; ces ayants-cause de l'assuré ne sont point, en effet, les continuateurs de sa personne (Desjardins, n° 1328; Begerem et De Baets, n° 141). La Cour de Bruxelles (7 juin 1837; Pas. à sa date) a néanmoins jugé le contraire en se basant sur l'article 1615 du Code civil, disposition d'après laquelle la chose vendue doit être délivrée avec ses accessoires; le pourvoi formé contre cet arrêt a été rejeté (Cas. 11 avril 1838; Pas. à sa date) par le motif que " les articles 1122 et 1615 C. civ. ne définissent pas ce qu'il faut entendre par *ayant-cause* et par *accessoires* de la chose vendue. "

695. — Le régime nouveau, établi par la loi de 1874, fait profiter l'acquéreur de l'assurance du vendeur dans trois cas: 1° si la prime est payée; 2° si l'ancien propriétaire a subrogé le nouveau dans ses droits; 3° si l'assureur et le nouveau propriétaire s'entendent pour que le contrat continue à recevoir son exécution. Dans le premier cas, l'assurance continue pour la période à laquelle se rapporte la prime payée; dans le second, pour toute la durée de l'assurance; dans le troisième, pour la durée dont conviennent l'assureur et l'acquéreur.

Le texte de l'article 30 a été voté par les Chambres tel que l'a proposé la Commission extra-parlementaire; nous empruntons aux procès-verbaux de cette Commission la réponse aux objections que l'article provoqua dans son sein :

L'assureur ne doit recevoir de primes qu'à raison des risques qu'il court; les lui attribuer d'une manière absolue en cas de vente, ce serait, dans une certaine mesure, mettre un bien assuré hors du commerce, pendant la durée de l'assurance; le sort du contrat est réglé dans ce cas par les principes généraux du droit; l'acheteur est le successeur à titre particulier du vendeur; l'on peut tout au plus faire de la subrogation une des conditions de la vente; l'assureur qui se croirait lésé a son recours en dommages-intérêts contre le vendeur. On observe aussi que, dans la pratique, les difficultés ne sont pas à craindre, parce que les polices prévoient presque toujours le cas de vente. (N. B. nº 437.)

Le Rapport de la Commission de la Chambre (N. B. nº 533) approuve et justifie les solutions proposées par la Commission extra-parlementaire. Des trois cas énumérés par l'article 30 le premier et le troisième comportent peu de développements : l'un est une application de la règle : " nul ne doit s'enrichir aux dépens d'autrui ", l'autre est une simple constatation de la liberté des conventions. Le second des trois cas est une transaction, une sorte de juste-milieu entre la solution qui eût considéré l'assurance comme constitutive d'un droit réel et celle qui lui eût fait produire les effets des obligations personnelles; nous rencontrons une transaction analogue dans l'article 1743 du Code civil. L'assureur est averti : il sait que l'assuré, s'il aliène la chose assurée, peut subroger l'acquéreur dans les droits résultant du contrat d'assurance.

Le Congrès d'Anvers a jugé la loi de 1874 trop timide; il a voté la résolution suivante : " L'aliénation de la chose assurée doit, en l'absence de stipulation contraire dans la police ou dans l'acte d'aliénation, entraîner, *ipso facto*, la cession de l'assurance, sans qu'il faille distinguer entre la période pour laquelle la prime était payée au moment de la cession et la période ultérieure. — L'assureur reste affranchi des aggravations de risques qui seraient la conséquence de l'aliénation. — Il n'y a pas lieu de distinguer entre les polices à ordre ou au porteur et les polices cessibles d'après les règles du droit commun. "

696. — Certaines assurances reposent sur la confiance personnelle que l'assureur a dans l'assuré. Les parties sont libres de convenir que, si la chose assurée est vendue, le vendeur ne pourra subroger l'acheteur dans les droits que lui confère le contrat d'assurance; le second paragraphe de l'article 30 leur réserve le droit d'exclure la subrogation. Le Rapport au Sénat le constate :

Cette subrogation est valable si la police ne l'a pas prohibée. Il dépend donc des parties de permettre ou de défendre la subrogation ; la loi se borne à établir une présomption dans le silence des parties, présomption basée sur l'intention probable des contractants. (N. B. n° 628.)

Le premier paragraphe de l'article 30 réserve aussi les conventions contraires : le risque dont la prime est payée n'est pas plus cessible que celui dont la prime est à payer, si la police en interdit la cession. L'interdiction combinée avec l'aliénation enlève, dans cette hypothèse, tout effet à l'assurance : à partir de la cession l'assurance ne profite ni à l'acquéreur, puisqu'elle est incessible, ni au vendeur, puisqu'il n'a plus d'intérêt à la conservation de la chose (Begerem et De Baets, n° 146).

697. — Le vendeur n'a pas subrogé l'acquéreur dans l'assurance; reste-t-il tenu de payer la prime pour toute la durée du contrat, bien que l'assurance ne couvre plus aucun risque? La Commission de la Chambre s'est posé la question; son Rapport la résout :

Le projet se tait sur ce point. La solution ne nous semble pas douteuse. La suppression des risques ne permet plus à l'assureur de s'en faire payer le prix. Mais l'assuré primitif ayant ainsi détruit l'objet du contrat, l'assureur lésé aurait un recours en dommages-intérêts contre lui. Le taux de ces dommages ne devrait pas, d'une manière absolue, équivaloir au montant des primes ; il y aurait lieu, pour les juges, à en arbitrer le montant *ex æquo et bono*. (N. B. n° 533.)

698. — MM. Begerem et De Baets (n° 147) se demandent si l'acquéreur, subrogé dans les droits de l'assuré, son cédant, peut s'adresser directement à l'assureur et réclamer de lui l'indemnité afférente aux sinistres postérieurs à la cession, ou s'il doit agir contre le cédant qui, à son tour, assignera l'assureur?

La question était controversée avant la loi du 11 juin 1874 (C. Bruxelles, 13 février 1865 ; B. J. 69. 675); sous l'empire de cette loi elle ne peut plus l'être : l'assurance « profite au nouveau propriétaire ; » il peut donc s'en prévaloir. L'action qu'exerce le cessionnaire n'est pas l'action subrogatoire de l'article 1166 du Code civil, commune à tous les créanciers du cédant ; la loi lui accorde un droit plus étendu, un droit propre, une action directe. L'assurance prise pour compte de qui il appartiendra couvre tous les propriétaires successifs de la chose assurée (V. n° 617), l'assurance

ordinaire couvre tous les propriétaires successifs, moyennant subrogation.

699. — L'article 30 ne s'occupe que de la substitution d'un nouvel assuré à l'assuré primitif; il ne prévoit pas le cas où un nouvel assureur est substitué à l'ancien. Le contrat de réassurance (V. nº 650) n'est pas une cession d'assurance; une cession d'assurance ne peut dégager l'assureur sans le consentement de l'assuré.

On a vu des compagnies céder tout leur portefeuille à d'autres compagnies (V. nº 692); de tels contrats impliquent la délégation de débiteur prévue par l'article 1275 du Code civil : l'ancien débiteur offre à son créancier, l'assuré, un nouveau débiteur; le créancier n'est pas obligé de décharger l'ancien débiteur, mais il peut, tant que l'offre subsiste, même après le sinistre, accepter la délégation offerte (Req. 26 juin 1883; J. P. 86. 887).

ART. 31.

Les obligations de l'assureur cessent lorsqu'un fait de l'assuré transforme les risques par le changement d'une circonstance essentielle ou les aggrave de telle sorte, que si le nouvel état des choses avait existé à l'époque du contrat, l'assureur n'aurait point consenti à l'assurance ou ne l'aurait consentie qu'à d'autres conditions. — Ne peut se prévaloir de cette disposition, l'assureur qui, après avoir eu connaissance des modifications apportées aux risques, a néanmoins continué à exécuter le contrat.

SOMMAIRE.

700° — Transformation ou aggravation des risques par le fait de l'assuré.
701° — L'article 31 réunit, comme l'article 9, deux catégories de modifications des risques.
702° — Les modifications ne doivent pas être notifiées à l'assureur.

700. — L'avant-projet soumis à la Commission extra-parlementaire ne prévoyait que les aggravations de risque résultant du changement de destination d'un édifice ou du déplacement des meubles assurés. Un membre proposa de donner à la disposition la même étendue qu'à l'article relatif aux réticences, sans prévoir aucun cas particulier. La Commission repoussa cette proposition et se contenta d'ajouter à l'avant-projet une restriction d'après laquelle les obligations de l'assureur ne cessent pas lorsque, depuis le changement de destination de l'édifice ou le déplacement des meubles, il a, en connaissance de cause, exécuté le contrat (N. B. n° 450).

La Commission de la Chambre généralisa ces propositions :

La Commission s'est demandée si, au lieu d'indiquer deux conséquences d'un principe de notre matière parmi les dispositions spéciales aux assurances contre l'incendie, il ne conviendrait pas d'exprimer le principe lui-même dans un des articles ayant un caractère général? Elle a estimé qu'il y aurait avantage à procéder ainsi. (N. B. n° 538.)

L'expression donnée à la pensée de la Commission est le texte même de l'article 31; il fut adopté par les Chambres sans débats (N.B. n°s 589. 653).

701. — Comme l'article 9 (V. n° 627), l'article 31 réunit deux choses différentes : le changement d'une circonstance essentielle, qui affecte la substance même du contrat et le rompt nécessairement; l'aggravation des risques, qui ne les transforme pas, n'en change pas la nature, mais en augmente la charge dans une mesure telle que l'assureur n'eût pas conclu aux mêmes conditions si le fait avait existé au moment du contrat : question d'*appréciation* quand le risque est aggravé sans être transformé; question de *constatation* lorsqu'il y a substitution d'un risque à un autre.

La transformation ou l'aggravation du risque, lorsqu'elle se produit après le contrat, ne dégage l'assureur que lorsqu'elle est imputable à l'assuré; la loi maritime (art. 182) donne comme exemple le changement de route, de voyage ou de vaisseau, ordonné par l'assuré.

Il importe peu que l'aggravation du risque n'ait exercé aucune influence sur le dommage (V. n° 629.—Begerem et De Baets, n° 418); " les obligations de l'assureur CESSENT ", suivant l'expression de

l'article 31, du moment que la transformation ou l'aggravation s'opère par le fait de l'assuré.

702. — La Commission de la Chambre s'est demandée s'il y avait lieu d'imposer à l'assuré l'obligation, inscrite dans de nombreuses polices, de notifier à l'assureur les changements d'où naissent des risques nouveaux et de l'inviter à déclarer s'il entend résilier le contrat ou le continuer, avec ou sans augmentation de prime? Empruntons à son Rapport les raisons qui ont amené le rejet de cette proposition :

En imposant cette obligation, il faudrait la sanctionner par une déchéance qui favoriserait la mauvaise foi de l'assureur; si celui-ci, en effet, continuait à recevoir les primes après avoir été informé des aggravations des risques, autrement que par l'assuré, et si ce dernier était déchu du droit d'établir, après le sinistre, que l'assureur agissait en connaissance de cause, la loi protégerait une véritable spoliation, qui s'exercerait surtout aux dépens des assurés peu instruits. Que si, pour éviter ces conséquences, on voulait prescrire les notifications sans attacher de déchéance au défaut de les faire, il convient mieux alors de s'en rapporter, sur ce point, à la liberté des conventions et de se borner dans la loi à informer les assurés des dangers auxquels ils peuvent s'exposer. Cela a paru d'autant plus vrai qu'en imposant la notification, il faudrait aussi indiquer un délai fatal dans lequel elle devrait être faite. Or ces exigences sévères seraient inutiles pour l'assureur et presque toujours nuisibles à l'assuré ; mieux vaut les éviter. (N. B. n° 538.)

Les modifications apportées aux risques par le fait d'autrui ne doivent pas être notifiées à l'assureur (Begerem et De Baets, nos 302. 424; Pand. b. V° Assur. en gén. nos 431. 433); celles provenant du fait de l'assuré ne doivent pas l'être davantage, mais un assuré prudent notifiera toutes celles qui sont de nature à exercer une influence appréciable sur l'opinion de l'assureur. Celui-ci ne peut se prévaloir des modifications dont il ne s'est pas armé, dès qu'il en a eu connaissance, pour demander la résolution du contrat; l'assuré, en l'avertissant, l'oblige à se prononcer (V. n° 632); le silence de l'assureur dûment averti est une acceptation de la modification dont il est avisé (Pand. b. ibid. n° 430).

L'assureur peut, dans la police, imposer à l'assuré des obligations plus étendues que celles qui, de droit, pèsent sur lui (Begerem et De Baets, n° 429.— C. Bruxelles, 23 février 1880; Pas. 80.2. 256).

CHAPITRE VI.

De la prescription.

ART. 32.

Toute action dérivant d'une police d'assurance est prescrite après trois ans, à compter de l'événement qui y donne ouverture.

Code de 1807. — Art. 432. — Toute action dérivant d'un contrat à la grosse ou d'une police d'assurance, est prescrite après cinq ans, à compter de la date du contrat.

SOMMAIRE.

703° — Durée de la prescription des actions dérivant du contrat d'assurance.
704° — A quelles actions s'applique l'article 32 ?
705° — Réductions conventionnelles apportées à la durée de la prescription.
706° — Point de départ de la prescription.
707° — Règles applicables à cette prescription.

703. — Arrivée à l'examen de l'article 432 du Code de 1807, la Commission extra-parlementaire, se basant sur l'exemple de la loi hollandaise et sur la rapidité actuelle des communications, décida de réduire de cinq à trois années, à compter de la date du contrat, la prescription des actions dérivant d'une police d'assurance maritime. Son attention fut alors appelée sur l'utilité d'étendre la mesure aux assurances de toutes catégories : il fut observé que, en matière d'assurances terrestres, un délai de trois et même de cinq ans serait insuffisant si la date du contrat servait de point de départ à la prescription ; la prescription serait souvent atteinte avant le sinistre. La Commission proposa, en conséquence, de généraliser le terme de trois ans, mais de prendre comme point initial l'événement qui donne ouverture à l'action (N. B. n° 838).

Les deux Chambres se rallièrent à cette proposition (N. B. n°s 589. 653).

704. — L'article 32 s'applique à l'action en payement de la prime comme à l'action en payement de l'indemnité, à la demande de nullité (art. 9 et 10) ou de caution (art. 29) (Bravard et Demangeat, IV, p. 868), aux assurances mutuelles comme aux assurances à primes (Begerem et De Baets, nos 443. 447), aux réassurances comme aux assurances (Cas. f. 11 novembre 1862; J. P. 63. 315. — Anvers 2 avril 1875; J. A. 75. 1. 157). Il ne régit pas les contrats par lesquels deux compagnies d'assurances s'engagent l'une envers l'autre à partager tous les risques de certaine nature (V. n° 650. — Cas. f. 25 février 1874; J. P. 74. 502).

L'article 32 s'applique à toute action dérivant d'un contrat d'assurance, sans qu'il faille distinguer entre celle qui n'a pas d'autre base et celle qui repose sur la réunion de divers éléments au nombre desquels se trouve la convention d'assurance. La Compagnie Helvetia avait réglé directement avec le propriétaire d'un moulin incendié; plus de trois ans après l'incendie, un créancier hypothécaire inscrit assigna la Compagnie pour s'entendre condamner à payer l'indemnité entre ses mains; l'action du créancier avait une double base : l'article 10 de la loi hypothécaire et la convention d'assurance. L'assureur opposa la prescription; le créancier répondit que son action dérivait de la loi plutôt que du contrat; la Cour de Bruxelles (31 mai 1884; Pas. 84. 2. 294) le débouta : « Sans l'assurance aucun lien de droit n'aurait existé entre parties; le texte de l'article 32 est général, cette prescription s'applique aussi bien aux actions qui pourraient appartenir à des tiers qu'à celles qui incombent à l'assuré lui-même. » Le contrat d'assurance ne peut conférer aux créanciers de l'assuré plus de droits que n'en a l'assuré lui-même.

L'action en répétition de l'indemnité ou de la prime indûment payée ne dérive pas du contrat d'assurance mais du quasi-contrat résultant du payement indu. L'article 1376 du Code civil met sur la même ligne celui qui sciemment reçoit le payement indu et celui qui le reçoit par erreur; l'article 1378 n'établit de différence entre eux qu'au point de vue de la restitution des intérêts ou des fruits ; tous deux sont régis par la prescription trentenaire (Weil, n° 371 ; Lemonnier, II. p. 333; J. V. Cauvet, n° 232). Un arrêt de la Cour de cassation de France (8 mai 1844 ; Pas. 44. 1. 385) reconnaît au commissionnaire qui, de bonne foi, a reçu l'indemnité, le droit d'opposer la courte prescription de l'article

432 du Code, tandis qu'il le refuse au commettant de mauvaise foi. MM. Bédarride (nº 1042), Alauzet (nº 2019), de Valroger (nº 2261), Hochster et Sacré (II, p. 1088) approuvent cette distinction ; elle nous paraît manquer de fondement : la circonstance aggravante du dol ne modifie pas la nature de l'action ; la base de celle-ci n'est point le contrat d'assurance, elle repose sur un quasi-contrat auquel la courte prescription de l'article 432 du Code ne s'applique pas plus que celle de l'article 32 de la loi de 1874 (Cas. 28 février 1850 ; Pas. 50. 1. 268).

705. — Le Rapport au Sénat soulève, sans la résoudre, la question de la validité des clauses des polices obligeant les assurés à produire leurs réclamations dans un délai moindre que celui de la prescription légale :

Quelques compagnies fixent dans leur police un délai beaucoup moins long pour la prescription. Quelle est la valeur légale de ce délai conventionnel, en présence de l'art. 2220 du code civil ? Nous n'avons pas à donner la solution de cette difficulté, nous la mentionnons uniquement pour faire observer aux compagnies d'assurances qui ont réclamé contre le délai de trois ans, qu'elles restent, relativement à ce nouveau délai, dans la position où elles étaient antérieurement. Si la clause de leur police était valable en présence d'une prescription légale de cinq et de trente ans, elle conservera évidemment sa valeur en présence de la prescription fixée maintenant à trois ans ; en cas de solution contraire, les compagnies n'ont pas à se plaindre, puisque le projet propose d'abréger le terme de la prescription légale. (N. B. nº 629.)

La validité des clauses qui déclarent l'assuré déchu de tout droit à l'indemnité, faute par lui d'en avoir réclamé le payement dans un délai plus court que celui de la prescription légale, est admise par la jurisprudence (Cas. f. 1er février 1853 ; J. P. 53. 1. 697 et 16 janvier 1865 ; J. P. 65. 152. — C. Nancy, 30 mai 1885 ; J. P. 86. 696. — C. Bruxelles, 10 mai 1867 ; Pas. 67. 2. 351. — Id. 12 juillet 1869 ; Pas. 71. 2. 394. — C. Gand, 6 mars 1883 ; Pas. 83. 2, 339.) et par la doctrine (Ruben de Couder, Vº Assur. terrest., nº 239 ; Namur, nº 1528 ; Laurent, XXXII, nº 184 ; Begerem et De Baets, nº 446 ; Pand. b., V. Assur. en gén., nº 367).

Il dépend des parties de stipuler que la nomination amiable d'experts ou d'arbitres, en vue d'arriver à l'évaluation du dommage, interrompra ou n'interrompra pas le délai convenu (Sent. arb., 27 août 1886 ; J. A. 87. 1. 270).

706. — Le Code de 1807 prend le contrat comme point de départ de la prescription; la loi de 1874 y substitue l'événement qui donne naissance au droit.

L'événement qui donne ouverture à l'action de l'assuré est le sinistre; celui qui donne ouverture à l'action de l'assureur est l'exigibilité de la prime; chaque prime doit être considérée isolément (art. 2277, C. civ.— C. Bruxelles, 31 octobre 1855; Pas. 56. 2. 268. — Laurent, XXXII, n° 457; Begerem et De Baets, n° 445).

Le jour où se passe l'événement ne compte pas dans le calcul de la période triennale; c'est là un principe général (art. 2260, C. civ.) applicable à toutes les prescriptions (Cas. 11 mars 1886; Pas. 86. 1. 105).

Le point de départ de la prescription, tel que le fixe l'article 432 du Code, est critiqué dans le Rapport de la Commission de la Chambre (N. B. n° 534) comme une dérogation à la règle: *contra agere non valentem non currit præscriptio.* Cette règle n'est inscrite dans aucune de nos lois (Marcadé, art. 2251; Laurent, XXXII, n° 40) et l'article 32 de la loi de 1874 n'a pas pour but de la consacrer; le législateur s'est borné à revenir aux principes généraux du droit, d'après lesquels le point de départ de la prescription est le moment où la créance devient exigible (art. 2257, C. civ.— Lyon-Caen et Renault, n° 2245).

707. — Les règles générales inscrites au titre XX du Code civil et applicables aux courtes prescriptions régissent la prescription des actions dérivant d'une police d'assurance; rien n'en suspend le cours (art. 2278, C. civ.; Troplong, n° 1038: Bédarride, n° 1950; Valroger, n° 2262; Émile Cauvet, n° 493; Laurin, II. p. 418; Weil, n° 377). Le serment litisdécisoire ne peut être déféré à la partie qui oppose cette prescription; la loi n'admet ce mode de preuve que lorsque la prescription est fondée sur une présomption de libération (Bédarride, n° 1975; Alauzet, n° 2358; Lyon-Caen et Renault, n° 1726; Laurent, XXXII, n° 432.— C. Bruxelles, 18 avril 1863; Pas. 63. 2. 133. — Cas. f. 13 février 1856; J. P. 56. 1. 537).

TITRE VII.

Des assurances maritimes.

SECTION PREMIÈRE.

Du contrat d'assurance, de sa forme et de son objet.

ART. 168.

L'assurance peut avoir pour objet : Le corps et la quille du navire; — Les agrès et apparaux; — Les armements et victuailles; — Le fret; — Le prix de passage; — Les sommes prêtées à la grosse et le produit maritime; — Les marchandises du chargement; — Le profit espéré des marchandises; — Les loyers des gens de mer; — Le bénéfice d'affrètement; — Le courtage et les commissions d'achats, de ventes et de consignations; — Les sommes employées aux besoins du navire; et à l'expédition des marchandises, avant et pendant le voyage; — En général, toutes choses ou valeurs, estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation, sans préjudice des dispositions du livre Ier relatives aux assurances sur la vie.

ART. 176.

Le contrat d'assurance est nul, s'il a pour objet les sommes empruntées à la grosse.

ART. 191.

L'assurance des sommes prêtées à la grosse n'est pas censée comprendre le profit maritime.

Code de 1807. — Art. 334. — L'assurance peut avoir pour objet : le corps et quille du vaisseau, vide ou chargé, armé ou non armé, seul ou accompagné, — les agrès et apparaux, — les armements, — les victuailles, — les sommes prêtées à la grosse, — les marchandises du chargement, et toutes choses ou valeurs estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation (1). — Art. 335. — L'assurance peut être faite sur le tout ou sur une partie des dits objets, conjointement ou séparément. — Elle peut être faite en temps de paix ou en temps de guerre, avant ou pendant le voyage du vaisseau. — Elle peut être faite pour l'aller et le retour, ou seulement pour l'un des deux, pour le voyage entier ou pour un temps limité; — Pour tous voyages et transports par mer, rivières et canaux navigables. — Art. 347. — Le contrat d'assurance est nul, s'il a pour objet : — Le fret des marchandises existant à bord du navire, — le profit espéré des marchandises, — les loyers des gens de mer, — les sommes empruntées à la grosse, -- les profits maritimes des sommes prêtées à la grosse (2).

Ordonnance de 1681 (Livre III, tit. VI). — Art. 7. — Les assurances pourront être faites sur le corps et quille du vaisseau vide ou chargé, avant ou pendant le voyage; sur les victuailles et sur les marchandises, conjointement ou séparément, chargées en vaisseau armé ou non armé, seul ou accompagné, pour l'envoi ou pour le retour, pour un voyage entier ou pour un temps limité. — Art. 8. — Si l'assurance est faite sur le corps et quille du vaisseau, ses agrès apparaux, armement et victuailles, ou sur une portion, l'estimation en sera faite par la police, sauf à l'assureur, en cas de fraude, de faire procéder à la nouvelle estimation. - Art. 9. Tous navigateurs, passagers et autres, pourront

(1) La loi française du 12 août 1885 a modifié comme suit l'article 334 du Code :

— " Toute personne intéressée peut faire assurer le navire et ses accessoires, les frais d'armement, les victuailles, les loyers des gens de mer, le fret net, les sommes prêtées à la grosse et le profit maritime, les marchandises chargées à bord et le profit espéré de ces marchandises, le coût de l'assurance et généralement toutes choses estimables à prix d'argent sujettes aux risques de la navigation. — Toute assurance cumulative est interdite. — Dans tous les cas d'assurances cumulatives, s'il y a eu dol ou fraude de la part de l'assuré, l'assurance est nulle à l'égard de l'assuré seulement; s'il n'y a eu ni vol ni fraude, l'assurance sera réduite de toute la valeur de l'objet deux fois assuré. S'il y a eu deux ou plusieurs assurances successives, la réduction portera sur la plus récente ".

(2) En France la loi du 12 août 1885 a modifié comme suit l'article 347 du Code : " Le contrat d'assurance est nul s'il a pour objet les sommes empruntées à la grosse. "

faire assurer la liberté de leurs personnes; et en ce cas, les polices contiendront le nom, le pays, la demeure, l'âge et la qualité de celui qui se fait assurer; le nom du navire, du havre d'où il doit partir, et celui de son dernier reste; la somme qui sera payée, en cas de prise, tant pour la rançon que pour les frais du retour; à qui les deniers en seront fournis, et sous quelle peine. — Art. 10. — Défendons de faire aucune assurance sur la vie des personnes. — Art. 11. — Pourront néanmoins ceux qui rachèteront les captifs faire assurer, sur les personnes qu'ils tireront d'esclavage, le prix du rachat, que les assureurs seront tenus de payer, si le racheté, faisant son retour, est repris, tué, noyé, ou s'il périt par autre voie que par la mort naturelle. — Art. 15. — Les propriétaires des navires, ni les maistres ne pourront faire assurer le fret à faire de leurs bastimens; les marchands, le profit espéré de leurs marchandises; ni les gens de mer, leurs loyers. — Art. 16. — Faisons défenses à ceux qui prendront deniers à la grosse de les faire assurer, à peine de nullité de l'assurance, et de punition corporelle. — Art. 17. — Défendons aussi, sous pareille peine de nullité, aux donneurs à la grosse de faire assurer le profit des sommes qu'ils auront données. — Art. 18. — Les assurés courront toujours risque du dixième des effets qu'ils auront chargés, s'il n'y a déclaration expresse dans la police qu'ils entendent faire assurer le total. — Art. 19. — Et si les assurés sont dans le vaisseau, ou qu'ils en soient les propriétaires, ils ne laisseront pas de courir risque du dixième, encore qu'ils aient déclaré faire assurer le total.

SOMMAIBE.

708. — L'assurance est un contrat formé entre deux parties dont l'une est acheteur de péril et vendeur de sécurité, tandis

que l'autre est acheteur de sécurité et vendeur de péril (V. n° 606).

L'assurance est maritime lorsque les risques qu'assume le vendeur de sécurité, c'est-à-dire l'assureur, sont des risques de mer.

Emérigon (Ch. I, Obs. gén.) définit l'assurance maritime en ces termes : « L'assurance est un contrat par lequel on promet indemnité des choses qui sont transportées par mer, moyennant un prix convenu entre l'assuré qui fait ou fait faire le transport, et l'assureur qui prend ce péril sur soi, et se charge de l'événement. »

On s'est demandé si la chose assurée doit être matériellement soumise aux risques de la navigation, si son existence même doit être à la merci d'une fortune de mer, pour que l'assurance soit maritime ? Exiger cette condition c'est ranger parmi les assurances non maritimes l'assurance des créances dont le navire de mer ou sa cargaison forme la garantie mais qui survivent à leur gage détruit par fortune de mer.

M. Desjardins (n° 1338 *bis*) propose une distinction : l'assurance sera maritime quand tout l'actif du débiteur consistera dans l'objet soumis aux risques de la navigation; elle ne le sera pas quand cet objet n'aura été envisagé par le créancier que d'une façon secondaire ; le juge tranchera la question dans l'un ou l'autre sens selon que la prévision du risque maritime lui semblera être ou n'être pas la raison déterminante de l'assurance.

Cette distinction ne repose sur aucune base juridique ; le plus ou moins d'importance que le créancier attache aux garanties réelles de la créance ne peut modifier la nature du contrat par lequel il assure cette créance. La loi du 11 juin 1874 (art. 6) lui permet d'assurer, à son profit, soit la créance elle-même, c'est-à-dire la solvabilité de son débiteur, soit l'objet qui en forme la garantie ; s'il assure l'objet, exposé à périr en mer, l'assurance est maritime ; s'il assure sa créance, meuble incorporel qui survit au naufrage, l'assurance n'est point maritime.

MM. Weil (n° 46), Lyon-Caen et Renault (n° 2092) voient une assurance maritime dans le contrat par lequel un créancier, ayant privilège ou hypothèque sur un navire de mer, assure sa créance. La jurisprudence française refuse à bon droit de l'admettre; mais, ainsi que l'observe M. Desjardins (n° 1299), elle s'est étrangement méprise en déduisant de là la nullité d'un tel contrat (Cas. f. 3 janvier 1876; S. 76. 1. 156 — Req. 15 janvier 1884; D. 84.

1.289). Il n'a rien de contraire aux lois ni à la morale et, s'il ne constitue pas une assurance maritime, il n'en est pas moins une assurance.

M. de Valroger (nº 1386) induit des décisions de la Cour de cassation de France que la créance ne peut faire l'objet d'une assurance maritime, " sauf au créancier à se faire garantir autrement la solvabilité de son débiteur ". Cette autre garantie, que M. de Valroger ne définit pas, est une assurance de solvabilité; or l'assurance de solvabilité n'est pas une assurance maritime; l'insolvabilité du débiteur peut, en effet, provenir d'autres causes que des périls de la mer.

Les choses " sujettes aux risques de navigation ", pour employer le terme générique dont se sert l'article 168, sont les choses sujettes à périr par suite de ces risques; la perte totale d'un navire n'exerce aucune influence sur le chiffre de la plupart des créances privilégiées sur ce navire, elle ne diminue que les chances de recouvrement. La question soulevée en France ne peut se poser en Belgique puisque l'article 6 de la loi de 1874 autorise expressément le créancier à faire assurer la solvabilité de son débiteur. Le créancier qui s'assure contre l'insolvabilité du débiteur doit ne pas perdre de vue que, d'après ce texte de loi, l'assureur a, sauf convention contraire, le bénéfice de discussion.

Un titre au porteur est la preuve d'une créance, il n'est pas la créance même (Laurent, XXXII, nº 605); la distinction juridique que nous venons d'établir entre les objets exposés à périr en mer et les créances qui survivent au naufrage conduit à décider que les titres au porteur, transportés par mer, ne peuvent former la matière d'une assurance maritime. Cependant la liquidation de l'indemnité entraînerait, en cas de perte de ces titres, des retards et des difficultés nuisibles au commerce, s'il fallait procéder comme on le fait pour les assurances non maritimes; les intéressés évitent ces inconvénients en assurant leurs titres aux conditions de la police maritime.

709. — Le commentaire de la loi du 11 juin 1874 nous a fait constater d'assez nombreuses dérogations apportées, en matière d'assurances maritimes, aux règles qui régissent les assurances en général; nous ne les avons pas indiquées toutes : les profits que l'assuré espère retirer du transport maritime

peuvent être assurés (V. n° 607); la prime entière est acquise à l'assureur dès que les risques ont commencé à courir (art. 182); le dommage que la rupture du contrat fait éprouver à l'assureur est indemnisé à forfait (V. n° 636); les conventions relatives à la valeur de la chose assurée sont régies par des règles moins étroites que celles qui s'appliquent aux autres assurances (V. n° 665); le contrat peut avoir effet même lorsqu'il est conclu après la fin du risque ou après le sinistre (V. n° 689); l'assureur n'est tenu d'aucune faute de l'assuré (art. 182). Chacun de ces points a son importance, mais ce qui différencie surtout les assurances maritimes des autres assurances, c'est la faculté accordée, en certains cas, à l'assuré de faire le délaissement des objets assurés contre les risques maritimes; ce droit exceptionnel, consacré par la loi, étendu ou restreint dans les polices, est réglementé par les articles 199 à 227 de la loi du 21 août 1879.

710. — Le contrat par lequel le propriétaire d'une marchandise charge un commissionnaire de transports de l'expédier, par terre, jusqu'en un port de mer, avec mission de l'y embarquer pour une destination d'outre-mer, comprend deux expéditions distinctes : un transport par terre, régi par les articles 96 à 108 du Code de commerce; un transport maritime, régi par la loi du 21 août 1879 (Cass. f., ch. réun., 22 juillet 1873; D. 74. 1. 207). De même, l'assurance qui couvre à la fois les risques d'un transport par terre et d'une navigation maritime se décompose en deux assurances : l'une terrestre, l'autre maritime (Sent. arb. 17 mars 1881 et 31 décembre 1884; J. A. 85. 1. 64. — Pand. b. V° Assur. marit., n° 6); chacune est régie par ses règles propres si les parties n'en décident autrement. D'ordinaire, les rédacteurs de la police placent l'assurance du transport terrestre et celle du transport maritime sous un régime unique (C. Paris, 11 janvier 1877 et Req. 18 mars 1878; J. P. 79. 41).

La plupart des grands ports sont situés à l'intérieur des continents, sur le bord des fleuves; les transports maritimes ont ainsi pour accessoires des transports fluviaux; ces transports accessoires sont régis par les mêmes règles que les transports principaux. L'article 335 du Code de 1807 porte que l'assurance maritime peut être faite « pour tous voyages et transports par mer, rivières et canaux »; la loi de 1879 a supprimé l'article 335 du Code sans exclure pour

cela du régime des assurances maritimes la partie du transport qui s'effectue par rivière ou par canal; elle a supprimé cette disposition comme inutile (N. B. nº 1062). De même que le navire de mer se reconnaît à sa destination principale (V. nº 1), de même la navigation maritime est caractérisée par son objet principal; il faut donc admettre l'application, de droit, du titre des assurances maritimes aux transports fluviaux qui sont l'accessoire des transports maritimes (Pand.b., ibid, nº 4). Lorsque le transport fluvial est isolé, ou qu'il forme la partie principale du voyage, ou encore lorsqu'il doit s'effectuer, non par des allèges, c'est-à-dire par des embarcations accessoires, mais par un autre navire, les règles relatives aux assurances maritimes cessent de s'y appliquer, à moins que les parties ne soient convenues de se soumettre à ces règles. Certains commentateurs du Code (Bédarride, nº 1103 ; Valroger, nº 1407; Desjardins, nº 1394) donnent une portée plus étendue à son article 335; à défaut de texte légal ou conventionnel le juge ne peut, en Belgique, étendre à une navigation non maritime, moins encore à un transport terrestre, les dispositions du titre VII de la loi de 1879.

Le législateur belge avait eu la pensée d'édicter une législation spéciale aux assurances contre les risques des transports par terre et par eau; l'article 3 de la loi du 11 juin 1874 garde la trace de ce projet non réalisé. Les parties restent libres de combler cette lacune (Haghe et Cruysmans, nº 391; Courcy, I, p. 277; Pand. b. ibid., nº 8).

Peut-on convenir d'appliquer toutes les règles de l'assurance maritime à une assurance non maritime? Les conventions ne lient les parties que lorsqu'elles n'enfreignent aucune loi d'ordre public (art. 6. 1134 C. civ.); il faut considérer comme lois d'ordre public les articles 1, 10 et 28 de la loi du 11 juin 1874; les contractants ne peuvent donc, hors les cas exceptés par la loi, assurer ni le profit espéré, ni les choses qui, à l'époque du contrat, ne sont plus en risque ou ne sont plus intactes ; ils ne peuvent interdire à l'assuré de bonne foi le droit d'obtenir restitution de la prime lorsque le contrat est annulé. On recourt aux polices dites d'honneur pour échapper aux prohibitions de la loi; désarmées au point de vue légal, les parties s'en rapportent à leur bonne foi respective. Aucune disposition légale ne défend d'accorder aux bénéficiaires d'assurances non maritimes la faculté de délaisser l'objet assuré.

711. — " Toutes choses ou valeurs estimables à prix d'argent et sujettes aux risques de la navigation doivent pouvoir faire l'objet d'un contrat d'assurance maritime valide ". Cette résolution du Congrès d'Anvers rend, en d'autres termes, la pensée formulée dans l'article 334 du Code de commerce. L'article 168 de la loi maritime y ajoute une réserve ; après avoir énuméré les principaux objets des assurances maritimes, il se termine ainsi : " En général, toutes choses ou valeurs estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation, *sans préjudice des dispositions du livre 1er relatives aux assurances sur la vie.* "

Les procès-verbaux de la Commission extra-parlementaire expliquent la portée de cette réserve finale :

Un membre fait remarquer que, dans le système de la loi actuelle, l'assurance sur la vie des personnes exposées aux risques de mer est prohibée et c'est même en vue de condamner ces sortes d'assurances qu'ont été employés les termes : choses ou valeurs estimables à prix d'argent.

La Commission, en s'occupant des assurances terrestres, a modifié le système de la loi actuelle et a autorisé l'assurance sur la vie ; il y a lieu également, et par les mêmes motifs, d'autoriser cette sorte d'assurance en matière maritime. Il semble donc nécessaire de s'en expliquer ici par une disposition expresse, en renvoyant sur ce point aux dispositions du titre précédent, qui y sont relatives. Il suffirait d'ajouter, en effet : " Sans préjudice aux dispositions du titre des assurances en général et des assurances terrestres en particulier, relatives aux assurances sur la vie. "

Cette proposition est accueillie (N. B. n° 700).

Le titre IX primitif du 1er livre du Code de commerce ayant été divisé en deux titres par la Commission de la Chambre, la finale de l'article 168 fut ainsi modifiée : " Sans préjudice aux dispositions du livre Ier relatives aux assurances sur la vie " (N. B. n° 903).

L'assurance maritime a donc pour objet, tantôt des choses ou valeurs estimables à prix d'argent, tantôt la vie de personnes ; dans ce dernier cas, elle est régie par la loi du 11 juin 1874 et par les dispositions du titre VII de la loi maritime qui ne sont pas incompatibles avec l'assurance sur la vie : sauf stipulations contraires l'indemnité n'est due que si la mort de l'assuré provient d'une fortune de mer (art. 178) ; l'assurance est résiliée dès qu'un fait de guerre modifie les conditions du voyage (art. 179) ; aussitôt la résiliation, l'assureur des risques de guerre est substitué à l'assureur des risques de mer (art. 181).

L'article 168 ne mentionne que les assurances sur la vie, il passe sous silence l'assurance des personnes contre les autres accidents de navigation. Que décider à cet égard ? L'assureur maritime peut assurer les membres de l'équipage ou les passagers tant contre les risques de blessures que contre le risque de mort ; qui peut le plus, peut le moins. L'article 168 ne renvoie qu'aux dispositions relatives aux assurances sur la vie parce que l'assurance contre les accidents n'est pas réglementée par la loi.

L'Ordonnance de la marine défendait les assurances sur la vie, elle permettait d'assurer la rançon payée par ceux qui rachètent les captifs ; l'assureur remboursait la rançon si, pendant le voyage de retour, le captif racheté était repris, tué, noyé ou s'il périssait "par autre voie que la mort naturelle ". De même, sous l'empire de la législation actuelle, l'assureur maritime ne paie aucune indemnité si l'assuré périt de mort naturelle pendant le voyage assuré: pour qu'il en fût autrement, il faudrait que l'assuré eût contracté une assurance sur la vie, dans le véritable sens du mot, et non une assurance contre les risques de mort que présente une navigation maritime.

L'assurance peut être totale ou partielle, limitée à un chiffre ou à une fraction de la chose assurée ; l'assuré, partiellement couvert, est son propre assureur pour le surplus (art. 21 L. 1874).

Les assurances peuvent être faites séparément, conjointement ou même solidairement, par rapport aux assureurs ; la solidarité de ceux-ci ne se présume pas (Desjardins, n° 1496). Elles peuvent aussi être faites conjointement ou séparément, par rapport aux choses : on peut assurer une somme sur corps et une autre sur facultés, ou l'ensemble des deux sommes sur corps et facultés réunis en une seule masse. Dans ce dernier cas la somme assurée conjointement ne se divise pas par moitié, elle est répartie entre les deux objets de l'assurance conjointe, au prorata de leur valeur respective (Émérigon, Ch. X, Sect. 1 § 4 ; Haghe et Cruysmans, n° 9). Emérigon *(ibid.)* prévoit l'assurance alternative sur corps ou facultés et l'interprète en ce sens que l'assurance doit être appliquée sur le découvert qu'a l'assuré sur l'un ou l'autre objet ou sur tous deux. En est-il de même quand l'assurance porte sur corps et facultés? L'assurance d'une somme unique sur divers objets est présumée alternative ; M. E. Cauvet (I. n° 204) le constate à propos d'une assurance portant sur deux catégories de marchandises,

sans indication de la proportion de chacune dans l'ensemble; il faut généraliser cette appréciation. L'assurance porte donc en entier sur l'un des deux objets lorsque l'autre n'a pas été mis en risque; ainsi l'assurance, faite conjointement sur corps et facultés, s'applique toute entière au navire quand celui-ci part sur lest; elle est ristournée, à due concurrence, si la somme assurée dépasse la valeur du navire (Weil, n° 51).

Les marchandises contenues dans des colis séparés peuvent être divisées en séries, soit au point de vue du calcul des franchises, soit même au point de vue des calculs sur lesquels se fonde le délaissement. En principe, le nombre des assurances distinctes ne se détermine ni d'après le nombre des polices, ni d'après celui des assureurs souscripteurs d'une police unique; autant l'assuré spécialise de sommes pour lesquelles il cherche assureur, autant il faut présumer d'assurances séparées, les conditions d'assurance fussent-elles les mêmes pour toutes ou quelques-unes de ces sommes distinctes.

Le juge du fait apprécie souverainement s'il y a une assurance conjointe ou des assurances séparées.

L'assurance maritime peut être conclue après comme avant le départ du navire; l'assuré qui contracte après le départ de son navire se rend coupable de réticence s'il ne communique pas à l'assureur toutes les nouvelles qu'il a reçues depuis le départ et qui sont de nature à influer sur l'opinion du risque (Desjardins, n° 1389).

712. — L'aventure, comme on disait jadis, l'ensemble des choses aventurées sur mer, se compose de deux éléments: le contenant et le contenu, le navire et la cargaison. En tête des « choses ou valeurs estimables à prix d'argent », le législateur place le navire, mais, au lieu de l'indiquer en bloc, il énumère séparément: le corps et la quille, les agrès et apparaux, les armements et victuailles; son but est d'indiquer que ces diverses parties du navire armé et équipé peuvent être assurées conjointement ou séparément (N. B. n°s 690 et 701).

L'assurance du navire, sans autre indication, comprend à la fois le corps et la quille, les agrès et apparaux, en un mot le navire et ses accessoires nécessaires, notamment la machine, s'il s'agit d'un steamer (C. Bordeaux, 11 mai 1870; D. 71. 2, 18; — Em. Cauvet, I, n° 152; Valroger, n° 1373; Desjardins,

n° 1347); quand l'assuré conclut une assurance séparée pour les agrès et apparaux, la présomption cède devant cette preuve de l'intention contraire des parties.

L'assurance du navire est-elle présumée comprendre les armements et victuailles, en d'autres termes, la *mise dehors:* avances à l'équipage, provisions de guerre, de bouche et de charbon, frais d'expédition, de consulat, etc.? La police française sur corps l'admet et plusieurs commentateurs du Code (E. Cauvet, I, n° 151; Weil, n° 30), expriment cette opinion. Elle se conçoit sous l'empire d'une législation interdisant l'assurance du fret; l'on ne peut présumer l'assurance implicite des armements et victuailles lorsque la loi autorise l'assurance du fret brut. L'assurance de ce fret et celle des victuailles font double emploi, à due concurrence (J. V. Cauvet, I, n° 34; Valroger, n° 1511; Desjardins, n° 1348); l'une est pour le fréteur une garantie complète, l'autre une garantie partielle; on ne peut supposer qu'il donne la préférence à la garantie imparfaite.

L'assurance, même distincte, des accessoires du navire, tels que les agrès et apparaux ou les armements et victuailles, participe de l'assurance sur corps et doit être réglée d'après les mêmes principes (C. Bordeaux, 10 mars 1887; J. P. 88. 1090).

La police sur corps doit mentionner le nom du navire assuré; une erreur, commise à cet égard, peut consister dans un simple changement d'orthographe, dans la translation du nom d'une langue dans une autre, ou dans des modifications plus importantes; le juge apprécie l'erreur en partant de ce principe que le contrat ne doit être annulé pour cause d'erreur que si l'assureur a été trompé, soit sur l'identité du navire, soit sur l'opinion du risque (E. Cauvet, n° 159; Desjardins, n° 1314).

C'est à la lumière du même principe qu'il faut examiner toutes les questions que soulève la désignation du navire. En thèse générale, le nom suffit pour en déterminer l'individualité (Pardessus, n° 806; Alauzet, n° 2026; Lemonnier, n° 675). L'article 6 de la police d'Anvers porte : « En contractant l'assurance sur corps, quille, agrès et apparaux d'un navire construit en bois de sapin, la déclaration de cette nature de construction doit être faite; si cette obligation n'est pas remplie, l'avarie particulière n'est à la charge des assureurs qu'autant qu'elle s'élève à six pour cent et, dans ce cas, il n'est remboursé que la moitié du dommage survenu au

navire, quille, agrès et apparaux. „ Cette disposition n'est plus appliquée; les registres de classification des navires de mer renseignent l'assureur sur le genre de construction de chacun de ces navires.

Le nom du capitaine, lorsqu'il est indiqué dans la police sans être suivi de la mention usuelle " ou tout autre à sa place „, détermine le risque souscrit; dans ce cas, l'armateur qui congédie volontairement ce capitaine dégage l'assureur (Pothier, Assur. n° 104; Emérigon, Ch. VII, Sect. 1, 2; Bravard et Demangeat, IV, p. 555; E. Cauvet, n° 188; Lyon-Caen et Renault, n° 2113; Coutumes d'Anvers, Art. 119, De Longé, IV, p. 251). On peut néanmoins affirmer que la personnalité du capitaine est presque toujours indifférente, que l'assureur ne tient presque jamais compte de cette personnalité et que les formules imprimées de la plupart des polices d'assurances contiennent la clause " ou tout autre à sa place „ (Desjardins, *ibid.*).

713. — Après le contenant le contenu, après le navire les marchandises chargées, après l'assurance sur *corps* l'assurance sur *facultés;* ce vieux mot est encore usité. En général, les marchandises du chargement peuvent toutes être assurées; il n'est apporté d'exception à cette règle que par les lois d'ordre public: les marchandises dont l'importation en Belgique est prohibée ne peuvent faire l'objet d'une assurance valable lorsque celle-ci a pour objet les risques d'un transport maritime en destination d'un port belge (Emérigon, Ch. VIII, Sect. V; Desjardins, n° 1360; Valroger, n° 1390).

Depuis longtemps on discute la validité de l'assurance maritime dont l'objet est de couvrir les risques d'un transport en destination d'un pays étranger où l'importation de la marchandise mise à bord est prohibée. Le Congrès d'Anvers a refusé d'examiner cette question " qui touche au droit public „. M. Desjardins *(ibid.)* propose de la résoudre par une distinction : l'assurance serait valable à moins que les contractants n'aient violé un des engagements synallagmatiques que contiennent les traités de commerce du pays dont les tribunaux ont à apprécier la validité du contrat.

Nous imiterons la prudence du Congrès d'Anvers.

L'assurance sur facultés peut comprendre les marchandises prises en cours de route, mais il faut le spécifier; les mots

" assurance sur facultés chargées ou à charger " ne se rapportent qu'aux marchandises chargées au port de départ, soit avant, soit après la date du contrat d'assurance qui détermine ce port (Weil, nº 43), ils ne comprennent pas les effets que l'assuré met à bord du navire dans les ports d'échelle.

La police précise d'ordinaire les *facultés*, objet de l'assurance. La marchandise assurée ne peut, à moins que la police ne le permette, être remplacée par une autre marchandise, même analogue (E. Cauvet, I, nº 206); le juge apprécie si la marchandise chargée est autre que la marchandise assurée. Lorsque les marchandises sont déterminées quant à leur genre et indéterminées quant à leur espèce, toutes les espèces comprises dans le genre sont couvertes par l'assurance (E. Cauvet, I, nº 211). L'expression " marchandises " ou " cargaison " ne comprend, ni les billets de banque, ni les titres au porteur, ni les effets de commerce (E. Cauvet, I, nº 208).

On donnait jadis le nom de *police flottante* à l'assurance d'une somme déterminée sur la cargaison d'un navire, sans indication des marchandises qui composent ce chargement; l'aliment, incertain au moment de l'assurance, se détermine ultérieurement (E. Cauvet, I, nº 201). Le terme *police flottante* n'est plus guère usité aujourd'hui que pour désigner les assurances *in quovis* et les polices d'*abonnement*. Ni les unes ni les autres ne doivent être confondues avec les assurances *sur risques flottants,* c'est-à-dire les assurances faites en cours de voyage, dans l'ignorance du sort du navire et de la cargaison sous voiles (Desjardins, nº 1386).

Les assureurs de marchandises indéterminées imposent parfois à l'assuré l'obligation de déclarer les marchandises composant le chargement dans un certain délai à partir du moment où il en a appris la composition; les tribunaux apprécient, d'après les termes et l'esprit du contrat, si cette obligation est imposée à peine de nullité de l'assurance ou à peine de dommages-intérêts (E. Cauvet, I, nº 216).

714.—Le prêt à la grosse est " l'image renversée " du contrat d'assurance (V. nº 565). Le prêteur comme l'assureur assume les risques d'une navigation maritime, l'un et l'autre expose ses capitaux en cas de perte de l'aventure, mais le préjudice consiste pour le premier à n'être pas remboursé de son prêt, pour le second à devoir débourser l'indemnité.

Le prêteur peut se garantir contre les risques auxquels son prêt l'expose, soit en cédant son contrat aléatoire, soit en s'assurant contre les dangers qui en dérivent; la créance du prêteur est une valeur estimable à prix d'argent, sujette aux risques de la navigation.

La prime payée par le prêteur qui s'assure est nécessairement moindre que le profit maritime puisqu'elle ne représente que l'un des éléments de ce profit, le prix du risque, à l'exclusion de l'autre élément, l'intérêt du capital prêté. De plus, l'assureur, à moins d'une stipulation spéciale, ne garantit pas le prêteur contre tous les risques qu'il court : un second prêt fait, dans un port de relâche, pour vivres et charbons, peut enlever toute valeur au prêt antérieur ; l'assureur n'est pas tenu de ce risque lorsque la cause du nouvel emprunt n'est pas une avarie (E. Cauvet, I, n°s 251-260).

L'assurance d'une créance subordonnée aux chances d'une navigation maritime diffère essentiellement de l'assurance de créances qui survivent au naufrage du navire sur lequel le créancier a privilège ou hypothèque ; la solvabilité du débiteur ne joue aucun rôle dans l'assurance de la somme prêtée à la grosse et, dès lors, l'assureur ne peut se prévaloir du bénéfice de discussion (Art. 6 L. 1874).

Le prêteur à la grosse ne court d'autres risques que ceux des fortunes de mer et des barateries de patron (V. n° 598) ; la perte par vice propre du navire affecté à la sûreté du prêt laisse sa créance intacte (Req. 25 mars 1862; D. 62. 1.413). L'assureur des sommes prêtées à la grosse court, à partir de l'assurance, les risques courus jusqu'au moment de l'assurance par le prêteur assuré ; il ne répond donc pas de la perte résultant du vice propre des choses affectées à la sûreté du prêt.

715.— L'article 176 forme la contre-partie de l'alinéa de l'article 168 qui autorise l'assurance des sommes prêtées à la grosse. Le capital, objet du contrat à la grosse, n'est en risque qu'une fois, il ne peut former la matière de deux assurances maritimes simultanées, conclues, l'une par le prêteur, l'autre par l'emprunteur ; ces assurances feraient double emploi. Celui-là seul peut faire assurer les sommes prêtées à la grosse qui court le risque de les perdre, le prêteur.

L'emprunteur peut-il, au moins, assurer la somme qu'il devra payer, en cas de bonne arrivée, comme profit maritime? Pardessus (n° 768) enseigne la négative et M. Desjardins (n° 1374) s'y rallie: l'emprunteur, observe-t-il, en contractant une telle assurance, s'assure, non contre un risque maritime, mais contre le défaut de risques. La question est complexe : le profit maritime contient deux éléments: l'intérêt du capital prêté, le prix du péril; le premier correspond à la jouissance du capital prêté, il n'est pas en risque puisque la jouissance de ce capital a été procurée à l'emprunteur le jour où il a été déboursé par le prêteur; le second est une prime " d'assurance renversée " : or, si c'est un risque maritime que celui de perdre une mise-dehors, telle qu'une prime, ce n'en est pas un que celui de devoir payer au prêteur le prix des périls qu'il a courus.

716. — L'assurance des sommes employées aux besoins du navire et à l'expédition des marchandises donna lieu à de vifs débats au sein de la Commission extra-parlementaire. L'article 6 de la loi du 11 juin 1874 permet aux créanciers privilégiés, arrivant en ordre utile, de faire assurer, à leur profit, les objets affectés à la garantie de leurs créances ; les créanciers utilement privilégiés sur le navire ou sa cargaison n'ont donc que faire de ce texte nouveau. Il est précieux pour les créanciers privilégiés qui n'arrivent pas en ordre utile et pour ceux qui, faute de pouvoir justifier leurs créances dans les formes légales, perdent le privilège dont elles eussent pu se prévaloir. Ne suffisait-il pas cependant de permettre à ces créanciers d'assurer la solvabilité de leur débiteur ? La Commission ne l'a pas pensé ; elle a eu surtout en vue le cas où le créancier, qui a fourni des fonds pour les besoins du navire, se voit, par suite d'emprunts à la grosse contractés en cours de voyage, privé de tout ou partie de la garantie que le navire lui offrait (N. B. n° 699). Les principes juridiques se sont effacés devant les usages du commerce ; le rapport de la Commission de la Chambre le constate :

Ces dernières assurances, quand il s'agit de créances non privilégiées sur le navire ou sur les marchandises, ne sont guère conformes aux principes généraux. Hors les cas de privilège, le créancier qui a avancé des sommes pour les besoins du navire ou l'expédition des marchandises, n'a aucun droit spécial sur ce navire et ces marchandises, dont d'autres créances privilégiées

peuvent même absorber la valeur, de telle sorte que, même en l'absence de sinistre, le créancier en question ne pourrait élever aucune prétention sur ces objets et qu'il ne devrait point, par conséquent, être admis à se faire garantir contre les suites d'un événement qui ne peut lui causer aucun préjudice. Des raisons d'utilité amènent cependant le projet à consacrer cette dérogation aux règles générales. Les assurances, qu'il consacre par une disposition expresse, sont d'un usage universellement admis, n'ont jamais provoqué de difficultés dans la pratique et sont tellement indispensables aux intérêts du commerce maritime, qu'elles continueraient à être mises en pratique alors même que la loi ne les sanctionnerait point. (N. B. n° 903.)

Les Chambres, comme les Commissions, firent à l'utilité commerciale le sacrifice des principes juridiques. Elles ont ainsi apporté une exception à la règle énoncée plus haut (V. n° 708) : les créances qui survivent au naufrage ne peuvent former la matière d'une assurance maritime.

717. — Après avoir énoncé la règle fondamentale du contrat d'assurance : l'assurance est un contrat d'indemnité, l'article premier de la loi du 11 juin 1874 ajoute : « Le profit espéré peut être assuré dans les cas prévus par la loi. » L'article 168 de la loi maritime contient sept applications de cette réserve : le fret, le prix du passage, le profit maritime, le profit espéré de marchandises, les loyers des gens de mer, le bénéfice d'affrètement, le courtage et les commissions d'achats, de ventes et de consignations, peuvent faire l'objet d'assurances valables. L'usage avait admis depuis longtemps ce que la loi de 1879 a légitimé.

Le bénéfice de la pêche ou de la course, les primes d'armement sont des bénéfices espérés dont la loi n'autorise pas expressément l'assurance ; ils tombent donc sous la prohibition générale de l'article 1er de la loi de 1874. Les intéressés ne peuvent les faire assurer que par polices d'honneur.

Examinons successivement chacun des bénéfices dont l'article 168 autorise l'assurance.

718. — Le fréteur peut assurer le fret à faire, le loyer qu'il n'a pas touché ou qu'il a touché sous condition de restitution si la marchandise périt en cours du voyage (art. 97) ; ce fret est en risque, il est exposé aux fortunes de mer ; il est gagné, sauf les événements de la mer, puisque la marchandise est chargée et les

conditions de transport arrêtées ; c'est un fruit du navire, aussi certain pour son propriétaire que la récolte l'est pour le propriétaire de la terre ensemencée (art. 39, L. 1874).

Un membre de la Commission gouvernementale, ne songeant qu'au fréteur, proposa de restreindre au " fret à faire " l'autorisation d'assurer le fret. Un autre membre, se préoccupant de l'affréteur, répondit que l'affréteur peut avoir intérêt à assurer le fret lorsqu'il est acquis au fréteur à tout événement. La Commission préféra couper court aux difficultés en disant : " le fret ", sans plus (N. B. n° 696).

Le membre qui s'était préoccupé des intérêts de l'affréteur revint à la charge dans une séance ultérieure ; il fit remarquer que l'assurance du fret, dont s'occupe l'article 168, ne concerne que l'assurance contractée dans l'intérêt du propriétaire du navire ; il demanda qu'on insérât dans la loi une disposition prévoyant l'assurance contractée au profit du destinataire en vue de le garantir contre les risques dérivant de l'obligation de payer le fret en toute hypothèse, même en cas de perte de la marchandise par l'effet d'un sinistre ; la Commission ajourna l'examen de la proposition au chapitre traitant les obligations de l'assureur et de l'assuré (N. B. n° 704). Il n'en fut plus question.

L'article 168 ne s'occupe pas du fret payé et acquis au fréteur à tout événement ; ce fret, encaissé d'avance par le fréteur, n'est pas en risque, ou, s'il est mis à bord, il se trouve en risque comme marchandise et non comme fret (V. n° 573). Le fret acquis au fréteur est en risque pour l'affréteur, mais pour lui il est moins un fret qu'un débours et, comme toutes les mises dehors, il augmente d'autant la valeur de la marchandise ; l'affréteur peut l'assurer (Desjardins, n° 1352 ; E. Cauvet, I, n° 171. — Req. 22 avril 1872 ; D. 72, 1, 183).

Le fret peut donc être assuré, soit par son créancier contre les risques de perte, soit par son débiteur contre le risque de devoir le payer sans utilité.

Nous venons de supposer un fret payé en pure perte. L'affréteur est exposé à d'autres risques qui, pour être moindres, n'en sont pas moins réels, notamment le risque de payer le fret entier pour une marchandise arrivant à destination détériorée par cas fortuit (art. 77) ? Peut-il s'assurer contre ces risques ? M. E. Cauvet (I, n° 185), le conteste ; son raisonnement se base sur ce que la valeur de la

marchandise doit être fixée au temps et au lieu du chargement (art. 187). Sans doute ; aussi n'est-ce pas la marchandise qui forme l'objet de cette assurance, mais le risque de payer un fret plein pour une marchandise devenue presque sans valeur. Le Code ne prohibait pas cette assurance (Desjardins, n° 1352, 1610 *bis;* Valroger, n° 1502), moins encore est-elle interdite sous l'empire de la loi de 1879. La façon dont elle se règle est déterminée par l'article 192.

Ce que nous venons de dire du risque de payer un fret plein pour une marchandise détériorée s'applique au risque de payer un supplément de fret dans l'hypothèse prévue par l'article 97.

Les procès-verbaux de la Commission extra-parlementaire constatent que par *fret* il faut entendre la " valeur réelle qui est exposée à se perdre en cas de sinistre et sur laquelle l'assuré devait pouvoir compter si le navire ne périssait pas. " (N. B. n° 694.) Le fret brut est le maximum de cette valeur en risque.

L'assurance du fret brut, nous l'avons dit déjà (V. n° 712), fait double emploi avec celle des armements et victuailles ; elle fait même, en certaine mesure, double emploi avec l'assurance du corps d'un navire, puisque le fret brut comprend le dépérissement naturel de ce navire en même temps que son loyer et le remboursement de la mise dehors. Il n'est pas tenu compte de ce second double emploi ; on en fait abstraction par le même motif qui a conduit le législateur de 1879 à négliger le dépérissement du navire lorsque ce navire est délaissé. L'expression " fret net " signifie le fret brut diminué des charges du fret, c'est-à-dire de la mise dehors.

La loi française du 12 avril 1885 autorise l'assurance du fret net. Le tribunal de commerce de Nantes (6 octobre 1888 ; R. D. M. IV. 684) interprète cette disposition en ce sens que l'armateur ne peut assurer plus de 60 p. c. du fret brut ; en cas de délaissement, la police française sur corps réduit la somme assurée sur le navire, son armement et ses victuailles, de tout ce dont l'assurance sur fret dépasse cette proportion. Le fret brut est censé se diviser ainsi : 60 p. c. formant le fret net, 40 p. c. représentant les armements et victuailles.

L'assurance, contrat d'indemnité, doit éviter le double emploi, le cumul d'indemnités (Desjardins, n° 1377); on évite ce cumul, soit en assurant le fret net d'une part, les armements et les victuailles de l'autre, soit en n'assurant que le fret brut ; l'assu-

rance du fret brut est une combinaison de l'assurance du fret net et de l'assurance des armements et victuailles.

Le législateur français énumère le fret net parmi les objets de l'assurance maritime, il n'exclut pas le fret brut (Desjardins, n° 1353). La réciproque est vraie en Belgique ; c'est le fret entier, c'est-à-dire le fret brut, dont l'article 168 prévoit l'assurance ; le texte de l'article 219, qui règle le délaissement du fret, ne permet aucun doute à cet égard (Cruysmans, Révision du C. de Com. n°27); mais rien n'interdit l'assurance du fret net. Qui peut le plus, peut le moins.

L'assurance du fret garantit l'assuré contre la perte partielle du fret comme contre la perte totale (Valroger, n° 1512 ; E. Cauvet, I, n° 170), soit qu'une partie seulement de la marchandise arrive à bon port (art. 97), soit que le navire n'ait droit qu'à un fret réduit (art. 94 et 97), soit qu'une interdiction de commerce du port de destination oblige le capitaine à revenir au port de charge (art. 91).

Le propriétaire du navire peut rester son propre assureur pour une partie du fret comme pour une partie de la valeur du navire.

L'assurance du fret ne garantit pas le propriétaire du navire contre le risque de ne pas trouver d'affrètement à conclure ; il suppose un affrètement conclu, c'est-à-dire un fréteur; il suppose, de plus, au moins en règle générale, un chargement effectué. Cette dernière condition n'est cependant pas indispensable lorsque le chargement a été empêché par un fait de force majeure qui rentre dans les risques assurés (E. Cauvet, I, n° 173).

L'assurance du fret fait l'objet des articles 192, 218 et 219.

L'affréteur qui sous-frète fait assurer le sous-fret ; c'est encore un fret (Desjardins, n° 1358). Le bénéfice de réaffrètement, dont il sera question plus loin, est la différence entre le fret et le sous-fret.

Nous ne nous occuperons pas spécialement des avances sur fret; ces avances sont des payements partiels du fret et, suivant qu'elles sont restituables ou ne le sont pas, elles sont en risque pour le fréteur ou pour l'affréteur.

719. — Permettre l'assurance du fret, prix du transport des marchandises, et interdire celle du prix du transport des personnes eût été une inconséquence. L'utilité de l'assurance du prix du passage a été exposée dans les procès-verbaux de la Commission extra-parlementaire :

L'assurance n'a pas seulement pour but le remboursement des frais extraordinaires provenant d'événements de mer qui excéderaient le prix stipulé pour le passage, mais elle a pour objet de garantir l'assuré contre tous frais semblables, alors même que, sans excéder ce prix, ils auraient seulement pour résultat de diminuer le bénéfice qu'il se proposait de faire sur le prix convenu (N. B. n° 697).

A l'éventualité prévue il faut ajouter celle d'une perte totale du navire réduisant les droits du fréteur au remboursement des frais d'entretien (art. 132); le fréteur peut s'assurer contre tous ces risques.

L'assurance du prix du passage fait l'objet des articles 193 et 218.

720. — Le prêteur à la grosse qui assure la somme prêtée et le profit maritime se trouve dans une situation analogue à celle de l'assureur qui réassure la somme assurée sans en déduire la prime qu'il a reçue (V. n° 651). La prime payée par le prêteur à son assureur, par l'assureur à son réassureur, sera sensiblement égale à la prime de l'assurance primitive et à la fraction du profit maritime qui forme le prix des risques; les deux opérations aléatoires, faites par le prêteur assuré ou par l'assureur réassuré, s'annihileront, ou à peu près. Aucun intérêt d'ordre public ne s'oppose à ce que ce résultat puisse être atteint.

L'article 191 est le seul qui s'occupe de l'assurance du profit maritime.

721. — Le rapport présenté par M. Grivart au Sénat français, le 11 décembre 1876, définit le profit espéré : "On aurait tort de croire que les mots "profit espéré" se prêtent à une extension indéfinie; ils ont, au contraire, un sens précis et limité, consacré par la pratique des assurances. Ils expriment ce supplément de valeur qui est la conséquence du transport et qui s'estime communément par la comparaison des prix courants du port de départ et du port de destination."

L'assurance du profit espéré des marchandises donna lieu à de longs débats au sein de la Commission chargée par le Gouvernement belge de préparer la révision du Code de commerce; deux systèmes s'y trouvèrent en présence : fallait-il n'admettre la validité de l'assurance du profit espéré que si la

réalisation du bénéfice, en cas d'heureuse arrivée, était démontrée? L'affirmative s'appuyait sur la crainte de donner au contrat le caractère d'une assurance contre les chances du commerce plutôt que contre les risques maritimes; les partisans du système opposé invoquaient les simplifications qui en résultent et la pratique conforme. La Commission inscrivit le principe dans le projet, se réservant de statuer plus tard sur le mode d'application (N. B. nº 693); nous y reviendrons aussi en commentant l'article 190. Cet article et l'article 217 sont les seuls qui réglementent l'assurance du profit espéré.

722. — La proposition d'autoriser les gens de mer à assurer leurs loyers fut faite à la Chambre, le 8 février 1877, par le Rapporteur de la Commission, M. Van Humbeek; il la justifia en ces termes :

On craignait que les gens de mer, assurés de leurs loyers, ne fussent pas suffisamment intéressés à la conservation du navire. Or, il est évident que l'intérêt de leur conservation étant attaché à la conservation du navire, ils auront toujours des raisons suffisamment puissantes pour remplir leur devoir. D'un autre côté, nous avons admis que les gens de mer ne perdraient pas leur loyer dans le cas où le navire serait perdu; c'est une modification à la législation ancienne.

L'assurance de leur loyer devient simplement une assurance de solvabilité du débiteur, assurance parfaitement légitime d'après les principes généraux (N. B. nº 1331).

La proposition, renvoyée à l'examen de la Commission de la Chambre, fut admise par elle; le Rapport se réfère aux motifs donnés, le 8 février 1877, par M. Van Humbeek (N. B. nº 1388); la Chambre inscrivit sans débats les loyers des gens de mer parmi les objets de l'assurance maritime (N. B. nº 1449).

Nous ne sommes plus au temps où l'on croyait ne pouvoir compter sur le dévouement des matelots que si le naufrage du navire entraînait la perte de leurs salaires (V. nº 242). Assurer ces salaires, c'est garantir les marins contre l'insolvabilité de l'armateur et, dans notre opinion (V. nº 74), contre les effets de la faculté d'abandon.

L'assureur ne garantit pas au marin le paiement de tous les loyers du voyage, sa garantie ne porte que sur les salaires dus par l'armateur. Le naufrage interrompt le voyage, les matelots engagés au mois ou au voyage se voient privés des salaires espérés

pendant le restant de la période convenue (art. 54), l'assureur des loyers n'est point tenu de cette conséquence du sinistre ; il a conclu une assurance de solvabilité, il n'a pas fait une assurance contre le chômage.

La loi française du 12 aout 1865 permet, comme la loi maritime belge, l'assurance des loyers des gens de mer, mais, s'il faut en croire le rapport fait au Sénat français, le 11 décembre 1876, par M. Grivart, ce texte aurait une autre portée que le texte identique de la loi belge (Desjardins, n° 1350). M. de Courcy (II, p. 396) s'élève contre ce commentaire : « Le rapport de M. Grivart, écrit-il, suppose que les gens de mer feront assurer, non pas seulement les salaires échus au jour de la perte, mais la totalité des salaires du voyage pour lequel ils sont engagés... Ainsi, un capitaine sera engagé pour une campagne de deux ans, à raison de 300 francs par mois, ses salaires atteindraient 7200 francs, somme qu'il aura la louable prévoyance de faire assurer, et cette somme sera payée par les assureurs si le navire se perd le lendemain de son départ ! Tout cela est en dehors des réalités pratiques. D'abord, si le navire se perd, au lendemain du départ, où est le préjudice pour les hommes de l'équipage ? Ils ont reçu trois mois d'avance et avant trois mois ils auront trouvé un autre engagement. Le principe de l'indemnité disparaît. Resteront-ils oisifs deux ans, ou comprendront-ils dans le délaissement aux assureurs leurs salaires ultérieurs à bord d'un autre navire ? Disons la vérité : il n'y aura ni assureurs ni assurés pour ces opérations ».

L'opinion de M. de Courcy est d'autant plus instructive qu'il fut la cheville ouvrière de la Commission française de 1865 dont le projet a servi de guide aux auteurs de la loi maritime belge.

L'assurance des loyers comprend les frais éventuels de rapatriement ; ces frais et les salaires ne sont dus par l'assureur que dans la mesure où le marin a le droit de les réclamer de l'armateur ; la réduction des salaires par décision de justice, prévue par l'article 54, peut être opposée par l'assureur au marin assuré (Valroger, n° 1517.)

L'assurance des loyers est l'assurance d'une créance ; cette créance est si respectable que la loi lui accorde un privilège sur tout ce qui reste du navire et du fret ; il n'y avait aucune raison de refuser au créancier le moyen de se procurer une garantie de plus, celle de l'assureur. Le marin eût pu, avant le départ, deman-

der à l'armateur de lui fournir une caution ; l'assureur d'une créance n'est pas autre chose.

L'article 6 de la loi de 1874 domine l'assurance des loyers puisqu'il régit toutes les assurances de la solvabilité du débiteur : l'assureur peut, si le contraire n'est convenu, se prévaloir du bénéfice de discussion (V. n° 619).

L'assurance des loyers doit, comme l'assurance du fret, être envisagée à un double point de vue : au point de vue du créancier, au point de vue du débiteur. L'assurance que le Code interdit et que la loi de 1879 autorise, est l'assurance des loyers par le marin qui en est créancier ; l'assurance des loyers payés, contractée par le propriétaire du navire, qui en était débiteur et qui les a avancés ou soldés, en tout ou en partie, forme un élément de l'assurance de l'armement ; ces payements sont une mise dehors (Valroger, n° 1509). Le propriétaire assuré est, en cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, indemnisé par l'assureur de l'armement, en général, des salaires payés aux marins; s'il a été contracté une assurance spéciale sur cette partie de l'armement l'obligation de réparer le dommage incombe à cet assureur spécial (Desjardins, n° 1350).

723. — Après avoir admis l'assurance du fret, la Commission extra-parlementaire, mue par les mêmes motifs et sans débat, ajouta à l'énumération des objets de l'assurance maritime " le bénéfice du réaffrètement " et " les commissions d'achats, de ventes et de consignations ". (N. B., n° 694.)

La Chambre française rangea, le 3 juillet 1882, parmi les objets de l'assurance maritime " le profit espéré et dûment justifié de la consignation du navire et des marchandises " ; le Sénat jugea cette ajoute inutile. Les termes employés par la loi française du 12 août 1885 : " toute personne intéressée peut faire assurer ... le profit espéré des marchandises " ne réservent, en effet, pas exclusivement aux chargeurs l'assurance des bénéfices probables de l'expédition (Desjardins, n° 1361).

Le bénéfice que l'assuré comptait retirer du réaffrètement est perdu quand le chargement se perd, puisqu'il n'est alors dû aucun fret ; l'assureur indemnise le réaffréteur de ce bénéfice perdu (Cas. Palerme, 16 mars 1889; R. D. M. V. 396).

724. — Les procès-verbaux de la Commission extra-parlementaire expliquent l'article 191 de la façon suivante :

La Commission, considérant que les sommes prêtées à la grosse et le profit maritime sont des choses distinctes, qui ne peuvent être comprises sous une même dénomination, est d'avis que l'assurance des sommes prêtées à la grosse n'implique pas l'assurance du profit maritime. Pour lever tout doute à cet égard, la Commission adopte une disposition ainsi conçue : " L'assurance des sommes prêtées à la grosse n'est pas censée comprendre l'assurance du profit maritime (N. B. n° 745).

Ce texte était inutile; l'assurance du navire n'est pas censée comprendre celle du fret, l'assurance du chargement n'est pas censée comprendre celle du profit espéré; le législateur n'a cependant pas jugé nécessaire de le dire. Il n'était pas moins superflu d'énoncer que l'assurance des sommes prêtées à la grosse ne comprend pas l'assurance du bénéfice du prêteur.

ART. 169.

En cas de fraude dans l'estimation des effets assurés, en cas de supposition ou de falsification, l'assureur peut faire procéder à la vérification et estimation des objets, sans préjudice de toutes autres poursuites, soit civiles, soit criminelles.

Code de 1807. — Art. 336. — (Comme l'article 169 ci-dessus.)

SOMMAIRE.

725. — L'énonciation de la somme assurée est-elle un élément essentiel de l'assurance maritime? Il faut nécessairement que les engagements de l'assureur soient déterminés, soit comme somme, soit comme proportion de la valeur totale de l'objet assuré. MM. Haghe et Cruysmans (n° 73) pensent que, à défaut d'indication de la somme assurée, il faut présumer que les parties ont entendu couvrir la valeur entière de l'objet assuré. Nous vou-

lons bien qu'il puisse en être ainsi, à raison des circonstances, mais nous n'oserions généraliser cette présomption.

Il est à peu près sans exemple que le contrat d'assurance n'indique pas la somme à concurrence de laquelle l'assureur donne sa garantie ; parfois il contient, de plus, l'évaluation de la chose assurée ; cette évaluation est tantôt provisoire, tantôt définitive. La police dépourvue d'évaluation se nomme une police *ouverte,* le Code allemand (art. 797) désigne les autres sous le nom de polices *évaluées.* Les articles 169 et 170 de la loi maritime s'occupent de polices évaluées, l'article 171 des polices ouvertes.

Le 27 janvier 1863, la Commission extra-parlementaire rejeta, par cinq voix contre quatre, la proposition d'exiger toujours l'insertion, dans la police, de l'estimation de la chose assurée (N. B. n° 481). Le 10 février les auteurs de la proposition revinrent à la charge et firent admettre, pour les assurances maritimes, ce que la Commission avait repoussé pour les assurances en général; la Commission admit aussi que, en l'absence d'estimation, la somme pour laquelle l'assurance est faite est censée représenter l'entière valeur de l'objet assuré : en conséquence le § 13 de l'article 332 du Code fut maintenu ; il range parmi les énonciations que doit contenir la police „ la valeur ou l'estimation des objets que l'on fait assurer „ (N. B. n° 682).

L'article 332 du Code formait l'article 445 du projet de la Commission extra-parlementaire ; les amendements déposés par le Gouvernement, en 1875, en proposèrent la suppression; transcrivons l'Exposé des motifs invoqués à l'appui :

> Cette suppression est la conséquence de la rédaction substituée par la loi du 11 juin 1874, relative aux assurances, à l'art 263 du projet. L'art. 3 de cette loi porte : „ *Les dispositions du présent titre auxquelles il n'est point dérogé par „ des articles spéciaux sont applicables aux assurances maritimes, ainsi qu'aux „ assurances sur le transport par terre, rivières et canaux.* „
>
> Il est donc inutile de rappeler au présent titre les dispositions de la loi générale qui doivent être étendues à la matière des assurances maritimes. Il suffira de signaler les dérogations qui seront admises (N. B. n° 1060).

Il ne fut plus question, dans la suite des travaux préparatoires, de la dérogation apportée par la Commission extra-parlementaire, le 10 février 1863, à la loi du 11 juin 1874.

Faut-il s'en plaindre ? Nous ne le pensons pas. On ne peut, dans une police d'abonnement, estimer les futurs aliments de cette

police; même dans les polices ordinaires il est souvent difficile, au moment du contrat, d'estimer l'objet assuré ; aussi fait-on précéder l'évaluation définitive d'une évaluation provisoire. Il suffit que l'estimation soit parfois impossible pour que la loi s'abstienne de l'imposer. Les avantages que l'évaluation présente suffiront pour déterminer les parties à l'insérer dans la police lorsque ce sera possible.

Au surplus, même sous le Code, la police ne devait pas, à peine de nullité, contenir l'estimation de l'objet assuré (Haghe et Cruysmans n° 58).

Que la police soit ouverte ou évaluée, l'assuré qui ne fait pas assurer l'entière valeur de sa chose reste son propre assureur pour le surplus (Valroger, n° 1392). Sans doute l'évaluation est présumée exacte (Valin sur l'art. 64 ; Émérigon, Ch. IX, Sect. 5 ; Haghe et Cruysmans, n° 57), mais l'assureur est admis à en contester l'exactitude.

726. — L'article 169 a trait à la période antérieure au transport des objets assurés contre les risques d'une navigation maritime. Un membre de la Commission extra-parlementaire proposa de reporter cette disposition à la suite des articles 357 et suivants du Code, remplacés par les articles 188 et 189 de la loi maritime ; la proposition fut rejetée. Les procès-verbaux justifient ce rejet:

> L'article prévoit un tout autre cas que celui des articles 357 et suivants; c'est celui où, au moment où le contrat vient d'être conclu, l'assureur s'aperçoit qu'il a été trompé. Ce qui le prouve, c'est que par cette disposition l'assureur est autorisé à faire procéder à la vérification et à l'estimation des objets assurés, ce qui ne serait plus possible s'il s'agissait du cas plus spécialement relatif à l'exécution du contrat, où la fraude ne serait découverte qu'après l'arrivée du sinistre, cas prévu par l'article 357 (N. B. n° 705).

L'article 169 suppose donc que le contrat d'assurance est conclu sans que le transport maritime soit commencé; l'objet assuré se trouve encore au port de départ, une expertise antérieure au transport est possible; l'assureur a le droit de la provoquer.

La fraude peut consister soit dans l'exagération de la valeur des objets assurés, soit dans la supposition d'objets inexistants, soit dans la falsification de factures ou autres pièces; il suffit que l'assureur soupçonne la fraude pour qu'il puisse requérir la constatation des objets et leur estimation (Bédarride, n° 1106).

Ce droit n'est pas réciproque (Weil, n° 56); l'assuré connaît sa chose, c'est lui qui en déclare la valeur, il n'a pas à la contrôler (V. n° 620).

Il importe peu que la police fasse suivre l'évaluation des mots *valeur convenue de gré à gré* (Bédarride, n° 1108); l'évaluation du profit espéré est la seule qui fasse loi (art. 190).

727. — Les articles 188 et 190 font une distinction rationnelle entre l'évaluation exagérée mais de bonne foi et l'exagération frauduleuse: la première a pour conséquence la réduction de l'assurance à la valeur véritable de l'objet assuré, la seconde annule l'assurance à l'égard de l'assuré. L'article 169 ne reproduit point cette distinction: toute exagération suffit pour autoriser l'assureur à demander l'expertise. Emérigon observe (Ch. IX, Sect. IV, §3) qu'il y a dans l'un des cas *dolus malus* et dans l'autre *dolus re ipsa* (Valroger, n° 1408). Il n'y a lieu de distinguer entre ces deux dols qu'au point de vue des poursuites criminelles, réservées par l'article 169; la réserve y relative est spéciale à l'évaluation véritablement frauduleuse.

L'assureur provoque l'expertise à ses risques et périls; les frais d'expertise restent à sa charge si l'évaluation de l'assuré est confirmée par l'expertise; ils sont supportés par l'assuré si l'expertise contredit son évaluation (Valroger, n° 1419).

728.—L'article 169 suppose une fraude dans l'évaluation des *effets* assurés. Le mot *effets* est employé dans l'article 109 comme synonyme de marchandises, dans l'article 121 il est synonyme de bagages, les articles 112, 113 et 115 lui donnent une signification plus étendue, comprenant à la fois les marchandises, bagages et objets d'armement sacrifiés pour le salut commun. La plupart des commentateurs du Code (Valroger, n° 1418; Desjardins, n° 1445) s'autorisent de ces significations différentes pour appliquer à l'assurance sur corps, aussi bien qu'à l'assurance sur facultés, l'article 336 du Code, dont l'article 169 de la loi de 1879 est la reproduction; aucune observation n'ayant été faite à cet égard lors des discussions de la loi maritime, nous pensons aussi qu'il faut donner aux mots " les effets assurés " le sens le plus général.

Le projet français de 1867 évite toute équivoque : " En cas de fraude, y est-il dit, l'assureur peut faire procéder à la vérification et estimation des *objets* assurés ".

ART. 170.

Tout effet dont le prix est stipulé dans le contrat en monnaie étrangère est évalué au prix que la monnaie stipulée vaut en monnaie de Belgique, suivant le cours à l'époque de la signature de la police.

ART. 171.

Si la valeur des choses assurées n'est pas fixée dans le contrat, elle sera justifiée conformément aux dispositions de la section II du présent titre.

Code de commerce de 1807. Art. 338. — (Comme l'article 170 ci-dessus.) — Art. 339. — Si la valeur des marchandises n'est pas fixée par le contrat, elle peut être justifiée par les factures ou par les livres : à défaut, l'évaluation en est faite suivant le prix courant au temps et au lieu du déchargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord. — Art. 340. — Si l'assurance est faite sur le retour d'un pays où le commerce ne se fait que par troc, et que l'estimation des marchandises ne soit pas faite par la police, elle sera réglée sur le pied de la valeur de celles qui ont été données en échange, en y joignant les frais de transport.

Ordonnance de 1681. Art. 64. Tit. VI. Liv. III. — La valeur des marchandises sera justifiée par livres ou factures; sinon l'estimation en sera faite suivant le prix-courant au temps et au lieu du chargement, y compris tous droits et frais jusqu'à bord, si ce n'est qu'elles soient estimées dans la police. — Art. 65. — Si l'assurance est faite sur le retour d'un pays où le commerce ne se fait que par troc, l'estimation des marchandises du rapport sera faite sur le pied de la valeur de celles données en échange, et des frais faits pour le transport.

SOMMAIRE.

729. — C'est encore d'*effets* assurés que parle l'article 170 et l'origine de cet article conduit à penser qu'il ne s'applique qu'aux marchandises. Il remonte à la Déclaration du 17 août 1779. Émérigon (Ch. IX, Sect. 8) rapporte l'abus que l'article 14 de la Déclaration eut pour but de réprimer : « On chargeait pour moi à la Martinique des cafés pour 6000 livres, argent des Iles. Je les faisais

assurer à Marseille, et, en cas de perte, les assureurs étaient forcés à me compter 6000 livres, argent de France, c'est-à-dire un tiers en sus de mon vrai capital, affranchi de nolis et de tous droits. „

Les contrats d'assûrance passés en Belgique par actes publics, lorsqu'ils évaluent les effets assurés, doivent le faire en monnaie belge (L. 5 juin 1832, art. 26); les contrats sous seing privé et ceux passés à l'étranger en expriment fréquemment la valeur en monnaie étrangère. L'exécution de ces contrats en Belgique nécessite la conversion des monnaies étrangères en monnaies nationales; l'article 170 veut que cette conversion se fasse au cours de la date du contrat.

L'article 170 n'est pas en corrélation avec l'article 187 qui prescrit l'estimation des marchandises à leur valeur au temps et au lieu du chargement (Desjardins, n° 1446); le projet français de 1867, plus logique, modifie l'article 338 du Code de la manière suivante : “ Les monnaies étrangères sont converties en monnaie de France suivant le cours du change aux temps et lieu du chargement „.

La règle inscrite dans l'article 170 n'est pas d'ordre public, les parties peuvent y déroger (C. ital. art. 613) et stipuler, soit le cours du jour où les marchandises sont chargées, soit celui du jour du sinistre ou du jour du payement de l'indemnité; elles peuvent même stipuler un taux fixe de conversion, pourvu que ce taux ne serve pas à déguiser un écart entre l'indemnité et la valeur réelle de l'objet assuré; l'assurance ne peut être pour l'assuré une cause de bénéfice.

730. — L'article 339 du Code détermine les bases de l'évaluation des marchandises assurées lorsque leur valeur n'est pas fixée par le contrat. Cette disposition, placée dans la Section intitulée “ Du contrat d'assurance, de sa forme et de son objet „ eût dû, comme l'article 338, être rejetée dans la Section qui traite “ Des obligations de l'assureur et de l'assuré „; la conversion des monnaies étrangères en monnaies nationales et l'évaluation de marchandises non évaluées au contrat n'a d'utilité, en effet, que lorsqu'il s'agit de déterminer les obligations des parties contractantes. La loi de 1879 a rendu à l'article 339 sa vraie place, il est devenu le premier alinéa de l'article 187 de cette loi, mais, par la force de la tradition, le législateur en a maintenu, dans la Section

précédente, une sorte de duplicata, l'article 171. On se demande en vain l'utilité d'une disposition dont le seul but est de se référer à une disposition qui suit.

L'article 170 eût aussi dû être déplacé, comme l'a été l'article 187, si tant est que son contenu valût la peine d'être maintenu.

731. — Le Code de 1807 (article 340) indique la façon d'estimer les marchandises obtenues par troc ; leur valeur est déterminée par la valeur de celles données en échange, augmentée des frais de transport. Le législateur belge a jugé inutile d'exprimer cette vérité de bon sens par un texte de loi ; la marchandise troquée vaut la marchandise échangée contre elle, c'est-à-dire le coût de cette dernière au port de départ, augmenté des frais de transport (Emérigon, Ch. IX, Sect. 7) ; le surplus de ce qu'elle vaudra au retour est le profit espéré de l'opération, il s'assure à part.

ART. 172.

Si le temps des risques n'est pas déterminé par le contrat, il court à l'égard du navire, des agrès et apparaux, de l'armement, des victuailles et du fret, du moment où le navire commence à charger et, s'il part sur lest, du moment qu'il commence à charger le lest ; il finit au moment du déchargement ou vingt et un jours après l'arrivée au lieu de destination, à défaut de déchargement dans ce délai. — A l'égard des marchandises, le temps des risques court du jour où elles ont été chargées dans le navire ou dans les gabares destinées à les transborder, jusqu'au jour où elles sont délivrées à terre. — A l'égard de toutes autres choses, la responsabilité de l'assureur commence et finit au moment où commencent et finissent pour l'assuré les risques maritimes.

Code de 1807. Art. 341. — Si le contrat d'assurance ne règle point le temps des risques, les risques commencent et finissent dans le temps réglé par l'art. 328 pour les contrats à la grosse. — Art. 362. — Si le capitaine a la liberté d'entrer dans différents ports pour compléter ou échanger son chargement,

l'assureur ne court les risques des effets assurés que lorsqu'ils sont à bord, à moins de convention contraire. — Art. 363. — Si l'assurance est faite pour un temps limité, l'assureur est libre après l'expiration du temps, et l'assuré peut faire assurer les nouveaux risques.

Ordonnance de 1681. (Liv. III. Tit. VI.) Art. 5. — Si la police ne règle point le temps des risques. ils commenceront et finiront dans le temps réglé pour les contrats à la grosse par l'art. 13 du titre précédent. — Art. 33. — Lorsque les maîtres et patrons auront la liberté de toucher en différents ports ou échelles, les assureurs ne courront point les risques des effets qui seront à terre, quoique destinés pour le chargement qu'ils auront assuré, et que le vaisseau soit au port pour le prendre, s'il n'y a convention expresse par la police. — Art. 34. — Si l'assurance est faite pour un temps limité, sans désignation de voyage, l'assureur sera libre après l'expiration du temps et pourra l'assuré faire assurer le nouveau risque. — Art. 35. — Mais si le voyage est désigné par la police, l'assureur couvre les risques du voyage entier à condition toutefois que si la durée excède le temps limité, la prime sera augmentée à proportion, sans que l'assureur soit tenu d'en rien restituer si le voyage dure moins.

SOMMAIRE.

732. — L'article 27 de la loi du 11 juin 1874 veut que le contrat d'assurances indique « les risques que l'assureur prend sur lui et les temps auxquels les risques doivent commencer et finir »; l'objet du risque, en effet, ne peut être précisé sans que le temps et le lieu de ce risque le soient (V. n° 686); mais la loi, pour bien des contrats, détermine les obligations respectives des parties, volonté présumée qu'il faut respecter quand une volonté contraire n'est pas exprimée (art. 1135 C. civ.); l'article 172 de la loi de 1879 fixe la durée des risques courus par l'assureur maritime lorsque le contrat est muet à cet égard.

L'Ordonnance et le Code se réfèrent, quant à la durée des risques assumés par l'assureur, à la durée des risques que court le prê-

teur à la grosse; la loi de 1879 a transporté au titre des assurances la disposition relative à la durée présumée des risques maritimes (V. n° 595).

La présomption *juris tantum,* établie par l'article 172, varie suivant qu'il s'agit de l'assurance sur corps, de l'assurance sur facultés ou d'autres assurances maritimes.

733. — Le Code indique comme point initial de la durée de l'assurance sur corps le moment où le navire fait voile; le point terminal est celui où le navire est ancré ou amarré au port ou au lieu de destination. L'usage a étendu la durée des risques aux périodes de chargement et de déchargement; l'article 3 de la police d'Anvers limite cependant la seconde de ces périodes : " Le risque sur corps, quille, agrès et apparaux d'un navire prend cours dès l'instant où le bâtiment commence à charger, ou qu'il a pris à bord tout le lest pour le voyage assuré, et finit également vingt et un jours après l'arrivée, à moins que le déchargement ne soit effectué plus tôt. " La loi de 1879 reproduit cette disposition, à une nuance près: lorsque le navire part sur lest, c'est du moment où il commence à charger du lest, et non du moment où il a pris tout son lest, que commence la durée présumée des risques. L'initiative des modifications apportées au Code par la loi de 1879 appartient à la Commission extra-parlementaire (N. B. n° 802).

Il importe peu que le navire recharge en même temps qu'il décharge, la responsabilité de l'assureur n'expire qu'après la fin du déchargement ou, s'il prend plus de vingt et un jours, à l'expiration de ce délai.

L'arrivée du navire à destination, point de départ du délai de vingt et un jours, est, comme l'exprime l'article 328 du Code, le moment où le navire est ancré ou amarré dans le port; il ne suffit pas qu'il soit mouillé sur rade (Valroger, n° 1448). S'il a plusieurs ports de destination, le délai de vingt et un jours ne court qu'à partir de l'arrivée du navire dans le dernier de ces ports.

La quarantaine est considérée comme faisant partie du voyage (E. Cauvet, II, n° 64 ; Haghe et Cruysmans, n° 163 ; Valroger, n° 1450); les vingt et un jours sont des jours courants, les interruptions accidentelles que subit tout déchargement ne modifient pas ce délai, il ne prend cours qu'à partir du moment où il y a possibilité légale de décharger; l'article 3 de la police d'Anvers

exprime cette restriction pour les marchandises et le mot " également ", qu'elle emploie lorsqu'il s'agit du navire, étend la restriction à l'assurance sur corps.

734. — Le Code (art. 347) interdit l'assurance du fret; son article 328 n'avait donc pas à prévoir la durée de cette assurance; la loi de 1879 place le fret, accessoire du navire, sur la même ligne que le navire lui-même.

Il faut en dire autant de l'assurance du prix de passage; le mot fret, *lato sensu,* comprend tous les fruits du navire (V. n° 72).

L'article 172 applique les mêmes règles aux assurances séparées sur agrès et apparaux, ou sur armements et victuailles; tout ce qui constitue le navire et ses fruits, les frets, est régi par le premier paragraphe de cet article.

735. — La disposition de l'article 328 du Code, relative à la durée présumée de l'assurance sur marchandises, n'a été modifiée par la loi de 1879 qu'en un point de détail : l'assurance commence au moment du chargement des marchandises, soit dans le navire, soit dans les allèges destinées à les y " transborder ", elle finit lors de la délivraison des marchandises à terre ; d'une part, l'entrée dans le navire ou dans l'allège, d'autre part la sortie du navire ou de l'allège.

Les procès-verbaux de la Commission extra-parlementaire expliquent le but de la légère modification apportée au texte du Code :

Un membre propose de remplacer les mots : " dans les gabares pour les y porter ", par " dans les gabares destinées à les recevoir ou à les y transporter ", afin de prévenir le retour de difficultés qui ont surgi dans une espèce toute récente, où l'on soutenait et où il a été admis que les allèges dans lesquelles les marchandises avaient été placées n'étaient pas destinées à porter ces marchandises au navire.

Pour empêcher le retour de semblables contestations, la Commission décide de dire : " les gabares destinées à les y transborder. " (N. B., n° 802.)

L'espèce à laquelle il est fait allusion avait fait l'objet d'une sentence arbitrale qui, depuis, fut confirmée par la Cour de Bruxelles (2 mai 1864; Pas. 64. 2. 352). Une marchandise, arrivée de Stettin à Amsterdam pour être transportée d'Amsterdam à Anvers, fut conduite en allège du débarcadère des steamers de

Stettin à celui des steamers pour Anvers ; le steamer d'Anvers n'étant pas encore arrivé, la marchandise fut transbordée de l'allège-transport dans une allège-magasin appartenant à la compagnie des steamers d'Anvers ; une voie d'eau s'y déclara. L'assureur refusa l'indemnité en se basant sur ce que l'allège n'était pas celle prévue par l'article 328 du Code de commerce ; les arbitres et la Cour de Bruxelles lui donnèrent raison.

Emérigon (Ch. XIII, Sect. II) s'exprime en ces termes au sujet du risque d'allèges : " Il faut que le transport par gabares se fasse du port même ou de la rade où le vaisseau est ancré ; car s'il s'agissait de remonter ou de descendre une rivière pour parvenir au navire, je crois qu'il faudrait un pacte spécial ou que la formule imprimée de la police en renfermât la clause ". MM. Haghe et Cruysmans (n° 189) n'adhèrent pas à ces restrictions : " La généralité des termes de l'article, écrivent-ils, repousse la distinction faite par Emérigon... l'assureur est censé connaître les usages de la navigation aussi bien que l'assuré. " Cette considération est décisive : que le risque d'allèges résulte d'une convention expresse ou d'une référence tacite à la loi, il est ce qu'il est d'après les usages des ports de charge et de décharge. La Cour de Bruxelles a décidé, le 12 janvier 1878 (Pas. 78. 2. 292), que le risque d'allèges comprend tout transport en allèges depuis le point de départ, tel qu'il est fixé par l'usage des lieux, jusqu'au navire et vice-versa.

La police française sur facultés reproduit la distinction d'Emérigon ; son article 4 met à la charge des assureurs " tous risques d'allèges pour le transport *immédiat* de bord à terre et de terre à bord. " M. de Courcy (Comm. des pol. franc. p. 228) justifie cette distinction : " Les transports de marchandises d'un point à un autre des ports ou rivières ne sont point compris de plein droit dans l'assurance et cela est fort juste. Il peut y avoir là des parcours assez longs et assez dangereux ; puis la marchandise peut changer de direction et n'être pas chargée sur le navire qu'on avait d'abord en vue. L'assureur aurait couru des risques sans recevoir aucune prime. " Ces considérations expliquent pourquoi la police française déroge à l'article 328 du Code, mais cette dérogation même justifie l'opinion de MM. Haghe et Cruysmans et de la Cour de Bruxelles.

M. Desjardins (n° 1432) se montre, d'après nous, trop rigoureux à l'égard des assurés lorsqu'il restreint, en termes absolus, au

temps nécessaire pour l'embarquement sur allèges et le transport jusqu'à bord la responsabilité qui pèse sur l'assureur à raison du risque d'allèges. Les lenteurs du chargement en allèges ou du transport par allèges, le stationnement prolongé des allèges auprès du navire avant le transbordement doivent, pour dégager les assureurs, provenir du fait de l'assuré ou de ceux dont il répond (Valroger, n° 1455) et excéder son droit.

La garantie de l'assureur cesse-t-elle aussitôt les marchandises débarquées en sureté sur les quais ou lieux usuels de débarquement, ou bien faut-il qu'elles aient été délivrées à l'assuré ?

La responsabilité du capitaine ne cesse que par la remise des marchandises aux destinataires (V. n° 119); il en est autrement des assureurs (N.B. n° 1333); les mots " délivrées à terre „ ne sont pas synonymes de " délivrées aux destinataires „. " Tout cela est étranger aux assureurs „ dit Emérigon (Ch. XII Sect. 48), après avoir rappelé les obligations du capitaine, et son annotateur, Boulay-Paty, ajoute : " Il n'est pas nécessaire que les marchandises soient parvenues au magasin ou au pouvoir de l'assuré ; de sorte que si, déposées sur le quai, elles roulent et tombent dans l'eau, si elles sont volées, le temps des risques maritimes étant fini, les assureurs ne sont plus tenus de ces accidents, qui ne sont que des accidents de terre. „ " L'obligation de délivrer les marchandises à terre, dit à son tour Valin (sur l'art. 13, Tit. V, Liv. III), est remplie lorsqu'elles sont déchargées sur le quai „.

La durée des risques n'est donc pas la même pour toutes les marchandises du chargement; elle est plus courte pour les marchandises chargées les dernières et déchargées les premières, plus longue pour celles chargées les premières et déchargées les dernières.

La police d'Anvers diffère du second paragraphe de l'article 172 en ce qu'elle y ajoute ces mots : " le déchargement doit avoir lieu dans les vingt et un jours après l'arrivée du navire à destination, à moins d'empêchement légal dûment justifié „ ; le législateur de 1879 n'a pas reproduit cette disposition, inscrite pour le navire au premier paragraphe de l'article 172 ; il s'est basé sans doute sur ce que la rapidité du déchargement dépend plus du capitaine que du destinataire et que l'assureur répond, en général, de la baraterie de patron. Ceux qui contractent aux conditions de la police d'Anvers modifient donc la durée légalement présumée de l'assurance sur facultés.

Le délai de vingt et un jours est accordé pour l'ensemble du déchargement, transport en allèges compris ; les lenteurs de l'assuré sont indifférentes quand elles n'ont pas pour effet de dépasser cette limite.

L'assurance du profit espéré des marchandises est régie par le second paragraphe de l'article 172; l'accessoire suit le principal, le profit espéré ne peut être détaché de la marchandise.

L'assurance sur corps court " du *moment* où le navire a commencé à charger, l'assurance sur marchandises " du *jour* où elles ont été chargées „ ; le mot jour comme le mot moment indique l'instant du chargement ; les jours accordés par l'article 172 sont des périodes de vingt-quatre heures qui se comptent d'heure à heure (Lemonnier, n° 227 ; Desjardins, n° 1431).

736. — L'article 328 du Code ne s'occupe que de la durée des risques des prêts à la grosse sur corps et sur facultés parce que l'article 315 n'admet pas qu'un prêt à la grosse ait d'autres gages; l'article 341 se réfère à l'article 328, bien que d'autres objets puissent servir d'aliment à une assurance maritime. La loi de 1879 a étendu davantage encore le nombre de ces aliments (art. 168) ; il fallait donc prévoir la durée présumée d'autres assurances que celles des corps et des facultés ; le troisième paragraphe de l'article 172 complète, sous ce rapport, les deux premiers et fait cadrer cet article avec l'article 168. Ce paragraphe a été introduit dans la loi par les amendements du Gouvernement présentés en 1875 (N. B., n° 1064.)

La responsabilité de l'assureur maritime, lorsque l'assurance a pour objet des sommes prêtées à la grosse ou le profit maritime du prêteur, des loyers des gens de mer, des bénéfices d'affrètement, des courtages ou des commissions, des sommes employées aux besoins du navire et à l'expédition des marchandises, ou enfin les risques que court la vie humaine, cette responsabilité commence et finit au moment où, pour l'assuré, commencent et finissent les risques maritimes. Qu'est-ce à dire ? La loi ne s'en explique pas ; c'est au juge à déterminer, en fait, pour chacun de ces objets, le point initial et le point terminal des risques maritimes (N. B. n°s 1333 et 1339). Les deux premiers paragraphes de l'article 172 lui serviront de guide : s'agit-il d'un prêt à la grosse, le risque commence à partir de la remise de la somme prêtée (V. n° 595);

il en est de même des sommes prêtées, pendant le voyage, pour les besoins du navire ou l'expédition des marchandises. Ces prêts sont-ils antérieurs au départ? Les risques commencent et finissent avec ceux du navire ou des marchandises, selon l'objet du prêt. Le bénéfice d'affrétement doit être assimilé au fret, le courtage et les commissions suivent le sort des objets auxquels ils se rapportent ; les bagages des passagers sont assimilés aux facultés (art. 122) ; les loyers des gens de mer s'assurent à partir de leur engagement et jusqu'au moment où les loyers cessent d'être dus par l'armateur. L'assurance sur la vie, conclue par les marins ou les passagers, commence à partir de leur embarquement et finit à leur débarquement ; s'ils doivent recourir à des allèges pour se rendre au navire ou en descendre, le risque d'allèges est compris dans l'assurance ; ils courent des risques à partir du moment où ils quittent terre jusqu'au moment où ils reprennent terre et ces risques sont maritimes puisque les traversées en allèges sont l'accessoire de la navigation maritime entreprise.

737.— L'assurance peut être contractée après le départ du navire. Sous l'empire du Code on enseigne (Desjardins, n° 1433; Haghe et Cruysmans, n° 69) que, dans ce cas, l'assurance court à partir du jour du départ, sauf convention contraire. Sous l'empire de la loi maritime il faut, en l'absence de convention contraire, appliquer l'article 172 aux assurances postérieures au départ comme aux assurances antérieures. L'assureur du voyage accepte la responsabilité des risques de voyage, tels qu'ils sont définis par la loi ; s'il craint d'assumer ceux de la période de chargement, il doit s'en exprimer, comme il doit le faire s'il entend décliner la responsabilité des risques courus dans l'intervalle du départ et de la convention d'assurance.

Les commentateurs du Code admettent qu'il en doit être ainsi, dans l'assurance au voyage comme dans l'assurance à temps, lorsque le contrat est conclu sur bonnes ou mauvaises nouvelles (E. Cauvet, n° 85), car, s'il en était autrement, on serait fort embarrassé pour placer la perte dans la partie du voyage antérieure à l'assurance ou dans la partie postérieure ; or, sous le régime de la loi de 1879 (art. 196), l'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles est la règle.

738. — Un événement antérieur au voyage peut ne produire ses effets qu'en cours de voyage ; c'est la cause et non l'effet qu'il faut considérer pour apprécier si la responsabilité de l'assureur est engagée (Bédarride, n° 1136 ; Bravard et Demangeat, IV, p. 603 ; Pand. b. ibid., n° 212). De même, il importe peu que l'effet se produise après la fin du voyage si la cause de l'avarie remonte à la période couverte par la garantie de l'assureur (Droz, n° 193 ; Cas. f. 4 novembre 1845 ; Dev. 46. 1. 180).

Il en serait autrement si les suites de la fortune de mer, comprise dans la période assurée, pouvaient être conjurées et qu'un fait postérieur vint déterminer la perte (E. Cauvet, II, n° 86 ; Lyon-Caen et Renault, n° 2159).

739. — Les avaries subies, en cours de voyage, par le navire assuré peuvent être assez graves pour obliger le propriétaire ou son préposé, le capitaine, à mettre le navire en réparation aussitôt son arrivée ; la police française sur corps (art. 18) impose à l'assureur la continuation des risques, sans augmentation de prime, pendant la période des réparations, même lorsque, pour effectuer ces réparations avec économie, il faut faire remorquer le navire dans un port autre que le port de reste (Valroger, n° 1449); la police d'Anvers est muette à cet égard ; elle l'est sans doute parce que la doctrine et la jurisprudence admettent la prolongation de l'assurance (Req. 18 février 1861 ; D. 61. 1. 366 — C. Bordeaux, 28 février 1859 : J. M. 59. 2. 63 — Valroger, n° 1549 ; Weil, n° 70 ; Desjardins, n° 1431).

740. — Les séjours du navire dans les ports d'escale et le temps qu'il passe au port de destination quand l'assurance est à *prime liée*, c'est-à-dire lorsqu'elle comprend l'aller et le retour, sont couverts par l'assurance, quelle que soit leur durée, à moins que les parties n'en soient autrement convenues (Emérigon, Ch. XV ; Sect. 2. § 4 ; Bédarride, n° 1146 ; Valroger, n° 1456 ; Lemonnier, n° 92 ; Desjardins, n° 743 ; Haghe et Cruysmans, n° 71 et 197 ; Pand. b. ibid., n° 214. 216); ces séjours autorisés ne se prolongent pas sans nécessité.

La police d'Anvers (art. 6) veut que, dans les assurances à prime liée, comme dans les assurances à terme, chaque voyage soit l'objet d'un règlement et d'un payement séparés ; le voyage

d'aller finit vingt et un jours après l'arrivée du navire et le voyage de retour commence immédiatement après.

Le navire qui rompt son voyage dans un port d'escale ne cesse d'être couvert par l'assurance qu'au moment où le voyage est définitivement abandonné (Valroger, n° 1451).

Le capitaine a souvent le droit de compléter son chargement dans les ports d'escale ou d'y remplacer les marchandises qu'il décharge. S'il y prenait des marchandises autres que celles prévues par la police, l'assureur n'en serait pas tenu (E. Cauvet, II, n° 23); nous supposons qu'il reste dans les termes de la police. A partir de quand l'assureur court-il le risque des marchandises prises au port d'échelle? L'article 362 du Code répond : à partir de la mise à bord, s'il n'y a convention contraire.

Le législateur belge a jugé l'article 362 inutile. L'Exposé des motifs des amendements de 1875 en justifie la suppression :

Dès l'instant où il est admis que, même dans le cas où la faculté d'échelle est stipulée, le temps des risques est le même qu'au port de chargement et de déchargement, toute disposition est inutile. Il suffit, pour que la règle commune reçoive son application, qu'il n'y soit point dérogé. (N. B., n° 1073)

741. — L'assurance maritime peut être faite, non pour un voyage, mais pour une période de temps déterminée. Cette forme est surtout usitée dans les assurances sur corps des navires faisant un service régulier, de ceux armés en pêche ou en course et enfin de ceux qui font l'intercourse ou la caravane (Lyon-Caen et Renault, n° 2120; E. Cauvet, II, n° 77), c'est-à-dire des navires qui cherchent le fret où il se présente et font plusieurs voyages successifs avant de rentrer au port d'armement. Les assurances sur facultés sont conclues à temps lorsqu'il s'agit de polices d'abonnement.

L'article 363 du Code porte que, " si l'assurance est faite pour un temps limité, l'assureur est libre après l'expiration du temps, et l'assuré peut faire assurer les nouveaux risques ". Les amendements de 1875 ont proposé la suppression de cette disposition ; son inutilité justifie sa suppression, l'Exposé des motifs n'en donne pas d'autre raison :

Le projet français ne reproduit pas cette disposition. Nous proposons également de la supprimer. Elle ne constitue qu'une évidente application du droit commun (N. B., n° 1074).

L'assurance peut être conclue à temps limité avec indication de voyage, elle est alors doublement limitée ; il faut rechercher l'intention des parties pour déterminer si chacune des limites met fin à l'assurance ou si elle continue jusqu'à la fin du voyage en cours, malgré l'expiration du temps (Weil, n° 74). Les polices d'assurances sur corps, à temps limité, stipulent d'ordinaire que le voyage en cours à l'expiration du temps convenu est couvert tout entier par l'assureur moyennant une augmentation de prime proportionnelle à la prolongation (Desjardins, n° 1317. 1433) ; l'Ordonnance contenait un texte semblable (art. 34, Tit. VI, Livre III) et le Code allemand (art. 835) en dispose ainsi (E. Cauvet, I, n° 140, II, n° 82).

Le but de cette stipulation est de couvrir le navire qui se trouve en mer au moment où expire l'assurance à temps ; s'il se trouve dans un port, en voie de chargement ou même prêt à mettre à la voile, l'assurance ne continue pas parce que le propriétaire du navire a toute facilité de l'assurer (E. Cauvet, II, n° 84). Cependant M. Weil cite (n° 73) et approuve un arrêt de la Cour de Paris (13 novembre 1856; J. M. 57. 2. 31) interprètant la police française en ce sens que l'assurance à temps couvre le voyage fictivement commencé, c'est-à-dire celui du navire qui a embarqué quelques marchandises au moment où le terme convenu expire. Cette décision nous paraît dépasser la pensée des réducteurs de la police. Ils se sont attachés à la réalité et non à la fiction.

La prime est due pour la prolongation de l'assurance, quelle que soit la cause de cette prolongation. L'assurance au voyage a une certaine élasticité ; la prime est fixée à forfait, quelle que soit la durée du voyage ; lors donc que les réparations en prolongent la durée, l'assuré ne doit pas de ce chef une surprime. L'assurance à temps mesure rigoureusement la prime à la durée de la période garantie (Weil, n° 73).

L'assurance à temps commence à partir du commencement de la journée (minuit) où elle a été conclue (Lyon-Caen et Renault, n° 2122).

En commentant les articles 182 et 218, nous examinerons les principales difficultés que soulève l'assurance à temps.

ART. 173.

L'augmentation de prime qui aura été stipulée en temps de paix pour le temps de guerre qui pourrait survenir, et dont la quotité n'aura pas été déterminée par les contrats d'assurance; est réglée par les tribunaux, en ayant égard aux risques, aux circonstances et aux stipulations de chaque police d'assurance.

Code de 1807. Art. 343. — (Comme l'article 173 ci-dessus.)

SOMMAIRE.

742. — L'article 19 de la loi du 11 juin 1874 énonce, en termes généraux, que l'assurance ne comprend pas les risques de guerre; les articles 178 et suivants de la loi maritime contiennent des applications de cette règle.

Lorsque la convention, dérogeant au droit commun, impose à l'assuré la responsabilité des risques de guerre, sans stipuler que la prime sera augmentée si la guerre surgit, il n'est dû aucune augmentation de prime, quoi qu'il arrive; la prime fixée par le contrat correspond aux risques prévus par le contrat, risques de mer et risques de guerre (Emérigon, Ch. III, Sect. IV; Valroger, n° 1471; Cruysmans, Risques de guerre, n° 36). De même, si l'assurance des risques de guerre et de mer est conclue pendant la guerre et que la paix se fasse avant que ces risques aient commencé ou pendant qu'ils sont en cours, aucune réduction de prime n'a lieu; la prime représente l'ensemble indivisible des risques de guerre et de mer (Bédarride, n°s 1166-1175).

L'article 173 ne s'occupe ni de ce cas, ni de celui où l'augmentation ou la diminution de prime est déterminée par la police.

743. — Il régit une hypothèse intermédiaire; il suppose un contrat d'assurance stipulant, en principe, l'augmentation de la

prime en cas de guerre, sans déterminer la quotité de l'augmentation ; la justice comblera cette lacune du contrat et fixera l'augmentation de prime en tenant compte, d'une part, des circonstances, d'autre part, des stipulations du contrat de nature à révéler l'intention des parties.

Le projet français de 1867 supprime cette disposition inutile; la justice, en effet, est appelée à combler les lacunes de tous les contrats, elle le fait en s'inspirant des circonstances de la cause et de l'intention des parties. Elle tiendra donc compte de la gravité et de la durée probable des risques de guerre ; elle ne mettra pas sur la même ligne la navigation dans des mers où les hostilités ont éclaté et la navigation dans d'autres mers (Bédarride, nº 1173).

Aucune surprime n'est due lorsque le navire arrive au lieu de destination avant l'ouverture des hostilités (E. Cauvet, II, nº 130); s'il en est autrement, la surprime est due, mais son chiffre ne doit pas être proportionnée à la durée effective du reste du voyage. Les tribunaux replacent les parties dans la situation où elles se seraient trouvées si la prime avait été débattue au moment de l'ouverture des hostilités ; ils doivent donc tenir compte de l'état d'avancement présumé du voyage et non du degré d'avancement réel (Weil, nº 84 ; Valroger, nº 1473; Desjardins, nº 1455 bis).

L'augmentation est due pour " le temps de guerre ", c'est-à-dire pour celui où un état d'hostilités fait courir des risques à la chose assurée; l'augmentation de prime est due à partir du jour où les hostilités s'ouvrent sur mer (Cruysmans, nº 36 ; Valroger, nº 1472 ; Bédarride, nº 1169 ; Weil, nº 84; Desjardins, nº 1455 bis; E. Cauvet, I, nº 128). Il importe peu que l'équipage du navire ait connu ou ignoré l'état d'hostilités avant la fin du voyage (Bédarride, nº 1171).

744. — Les mêmes règles s'appliquent à la réduction de la prime d'une assurance conclue en temps de guerre contre les risques de mer et de guerre, lorsque le contrat stipule, en principe, une réduction de prime si la paix est conclue avant la fin du voyage, sans que l'importance de la réduction soit précisée (Bédarride, nº 1167). L'hypothèse forme la contre-partie de la précédente ; elle n'est pas prévue par la loi, la première n'avait pas besoin de l'être.

La loi ne parle que des tribunaux ; il résulte des procès-verbaux de

la Commission extra-parlementaire que ce mot comprend la juridiction arbitrale (N. B. n° 711).

ART. 174.

En cas de perte des marchandises assurées et chargées, pour le compte du capitaine, sur le vaisseau qu'il commande, le capitaine est tenu de justifier aux assureurs l'achat des marchandises, et d'en fournir un connaissement signé par deux des principaux de l'équipage.

ART. 175.

Tout homme de l'équipage et tout passager qui chargent à bord des marchandises assurées en Belgique, sont tenus d'en laisser un connaissement au lieu où le chargement s'effectue En Belgique, ce connaissement est laissé au greffe du tribunal de commerce ; à l'étranger, entre les mains du consul belge ou, à défaut, entre les mains du magistrat du lieu.

Code de 1807. Art. 344. — (Comme l'article 174 ci-dessus.) — Art. 345. — Tout homme de l'équipage et tout passager qui apportent des pays étrangers des marchandises assurées en France, sont tenus d'en laisser un connaissement dans les lieux où le chargement s'effectue, entre les mains du consul de France, et, à défaut, entre les mains d'un Français notable négociant, ou du magistrat du lieu.

Ordonnance de 1681. Liv. III. Tit. VI. Art. 62. — Le maistre qui aura fait assurer des marchandises chargées dans son vaisseau pour son compte, sera tenu, en cas de perte, d'en justifier l'achat et d'en fournir un connaissement signé de l'écrivain et du pilote. — Art. 63. — Tous mariniers et autres qui rapporteront des pays étrangers des marchandises qu'ils auront fait assurer en France, seront tenus d'en laisser un connaissement entre les mains du consul ou de son chancelier, s'il y a consulat dans le lieu du chargement, sinon, entre les mains d'un notable marchand de la nation française.

SOMMAIRE.

745. — L'article 66 défend au capitaine et aux gens de l'équipage de " charger dans le navire aucune marchandise, sans la permission des propriétaires et sans en payer le fret, s'ils n'y sont autorisés par l'engagement "; les articles 174 et 175 prennent, en faveur des assureurs, des précautions analogues à celles édictées par l'article 66 dans l'intérêt des propriétaires du navire.

Le connaissement régulier fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement et entre elles et les assureurs (art. 42); le connaissement est délivré par le capitaine (art. 13). S'il dépendait du capitaine de se fournir à lui-même la preuve du chargement de sa marchandise, les assureurs seraient livrés à sa discrétion: rien ne serait plus aisé au capitaine que de faire supporter aux assureurs la perte de chargements supposés. L'article 174 autorise les assureurs à ne tenir aucun compte des connaissements relatifs aux marchandises du capitaine lorsqu'ils ne sont pas signés par deux des principaux de l'équipage. Cette précaution n'est pas la seule; la loi impose, de plus, au capitaine l'obligation de justifier, par facture, correspondance ou autrement, l'achat de la marchandise assurée.

M. de Valroger (n° 1477) étend ces précautions aux marchandises dont le capitaine est copropriétaire; M. E. Cauvet (I, n° 279) les juge applicables, dans cette hypothèse, à la quote-part du capitaine. Nous pensons qu'il y a lieu de faire une autre distinction : le capitaine est-il le gérant de la participation? il apparait seul aux yeux des tiers (L. 18 mai 1873, art. 109), l'article 174 est applicable; la gérance appartient-elle à une autre personne? il faut ne tenir compte que d'elle et rester dans le droit commun.

L'article 174 ne s'applique qu'au capitaine qui assure pour son propre compte; il est étranger au capitaine qui assure comme mandataire d'un tiers (E. Cauvet, I, n° 277).

746. — Le législateur ne prend pas et ne devait pas prendre, à l'égard des autres membres de l'équipage et des passagers, les précautions accumulées contre le capitaine ; celui-ci seul peut abuser

du droit de signer les connaissements. On a craint toutefois que, pendant le voyage, les personnes réunies à bord du navire ne s'entendissent pour tromper les assureurs ; pour éviter ces collusions le législateur prescrit à tous ceux qui prennent part au voyage et qui chargent des marchandises à bord d'en laisser un connaissement au lieu où le chargement s'effectue ; ce connaissement est déposé au greffe du tribunal de commerce quand la marchandise est chargée en Belgique, au consulat ou, à défaut de consulat, entre les mains du magistrat du lieu quand elle est mise à bord à l'étranger. L'intéressé n'est pas obligé de se faire délivrer un reçu du dépôt, mais, s'il n'en est pas dressé un procès-verbal dont il puisse obtenir copie, il agira prudemment en se munissant d'un reçu (Bédarride, n° 1184).

Le Code n'exige cette garantie que des gens de mer et passagers qui chargent à l'étranger ; la loi belge étend la mesure aux chargements faits en Belgique.

L'article 175 de la loi belge ne s'occupe que des assurances contractées en Belgique; l'article 345 du Code n'a trait qu'aux assurances conclues en France (Valroger, n° 1480 ; Desjardins, n° 1487). La Chambre des représentants fut saisie de la proposition d'étendre la mesure à toutes les assurances, quel que fût le lieu du contrat (N. B. n° 1335); cette proposition, renvoyée à la Commission, ne fut pas accueillie ; voici, d'après le Rapport, le motif du rejet :

La précaution prise par cet article s'applique seulement aux marchandises importées en Belgique et assurées en Belgique ; on demandait qu'il fut complété en ajoutant l'exportation à l'importation, et le contrat d'assurance conclu à l'étranger au contrat passé en Belgique. Nous croyons cette dernière assimilation sans portée, l'assurance contractée à l'étranger étant régie par la loi étrangère. Il ne peut donc être question que de la première (N. B. n° 1390).

La Chambre, de l'avis de sa Commission, se contenta d'assimiler les marchandises en destination de pays étrangers à celles importées en Belgique ; elle refusa d'appliquer la loi belge aux assurances souscrites à l'étranger. Ces assurances, en effet, qu'elles soient conclues à l'étranger par le capitaine, les membres de l'équipage ou les passagers, sont régies par la loi étrangère (E. Cauvet, I, n° 276 ; Bravard et Demangeat, IV, p. 609).

Les Codes néerlandais, allemand et portugais ne contiennent aucune disposition analogue aux articles 174 et 175 de la loi maritime belge.

747. — Les conditions énumérées par les articles 174 et 175 sont-elles requises à peine de nullité ? En France, la question est controversée : l'affirmative est soutenue par MM. Dalloz (n° 1766), de Valroger (n° 1478), Weil (n° 85), Lyon-Caen et Renault (n° 2209 *bis*), Desjardins (n° 1486), E. Cauvet (I, n° 280) ; la négative par MM. Bédarride (n° 1179), Alauzet (n° 2083), Ruben de Couder (V° Assur. mar. n° 368) ; la jurisprudence se prononce dans le sens de ces derniers auteurs (C. Aix, 2 juin 1840 ; J. P. 40. 2. 259 — C. Bordeaux, 9 mars 1857 ; J. assur. 58. 37).

Leur opinion doit prévaloir en Belgique ; l'intention du législateur ressort de l'échange d'observations qui s'est produit à la séance tenue le 18 mars 1863 par la Commission extra-parlementaire. Citons le procès-verbal :

Un membre propose encore de renvoyer cet artice à la section suivante, afin de traiter, dans une série d'articles successifs, des justifications à faire.

Il s'agit encore ici d'un cas d'exécution du contrat : l'article a pour but de prescrire à l'assuré la production de certains éléments de preuve, en cas de sinistre.

On répond que cet article n'a pas pour objet de réglementer les effets du contrat ; il a pour but d'imposer certaines conditions au capitaine qui veut faire assurer ses marchandises ; il faut qu'il prouve qu'il a acheté ces marchandises ; c'est véritablement une condition de validité du contrat d'assurances ; l'article doit donc rester placé dans la section actuelle, qui traite de la forme du contrat.

La Commission décide que l'article sera maintenu dans cette section (N. B. n° 713).

Rien, dans la suite des travaux préparatoires, n'est venu contredire cette opinion.

SECTION II.

Des obligations de l'assureur et de l'assuré.

ART. 177.

L'assurance est annulée et l'assureur reçoit, à titre d'indemnité, un demi pour cent de la somme assurée : — Si, avant le commencement des risques, le voyage est rompu, même par le fait de l'assuré ; — Lorsque, l'affréteur ayant fait assurer le fret, il arrive que le fret n'est pas dû ; — Lorsque, dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1874, l'assuré a droit à la restitution de la prime. — Si la prime n'atteint pas le taux de 1 p. c., l'indemnité sera de la moitié de la prime.

Code de commerce de 1807. Art. 349. — Si le voyage est rompu avant le départ du vaisseau, même par le fait de l'assuré, l'assurance est annulée ; l'assureur reçoit, à titre d'indemnité, demi pour cent de la somme prêtée.

Ordonnance de 1681. Liv. III. Tit. VI. Art. 37. — Si le voyage est entièrement rompu avant le départ du vaisseau, même par le fait des assurés, l'assurance demeurera pareillement nulle, et l'assureur restituera la prime à la réserve du demi pour cent.

SOMMAIRE.

748° — Obligations générales de l'assureur et de l'assuré.
749° — Conséquences de la rupture du voyage.
750° — Portée du second alinéa de l'article 177.
751° — Conséquences de toute annulation du contrat quand l'assuré est de bonne foi.
752° — Conséquences lorsqu'il est de mauvaise foi.

748. — Le législateur a jugé inutile de mentionner expressément, dans les lois de 1874 (V. n° 626) et de 1879, les principales obligations de l'assureur et de l'assuré : le payement de la prime et, le cas échéant, celui de l'indemnité. Il les suppose et se borne à déterminer les risques dont l'assureur répond, les règles d'après lesquelles

l'indemnité se calcule et les indemnités dues dans certains cas de rupture du contrat; l'article 177 prévoit quelques-uns de ces cas, les articles 186 et 197 en règlent d'autres.

La loi maritime n'a pas cru nécessaire d'imposer expressément à l'armateur l'obligation de pourvoir le navire assuré de tout ce qui est nécessaire pour effectuer le voyage (Pand. b. V° Assur. mar. n° 231), au chargeur celle de bien emballer les marchandises, au capitaine de les arrimer convenablement; toutes ces obligations peuvent être considérées comme des conséquences du principe consacré par l'article 17 de la loi du 11 juin 1874 : " Dans toute assurance, l'assuré doit faire toute diligence pour prévenir ou atténuer le dommage. „ La rigueur de ce principe n'est tempérée que par l'article 184 de la loi maritime qui, sauf convention contraire, impose à l'assureur la responsabilité des barateries de patron.

Une partie des obligations de l'assuré est reportée à la Section du délaissement : la justification de la mise en risque et de la perte (art. 214), les diligences nécessaires pour libérer les objets assurés lorsqu'ils sont pris ou arrêtés (art. 221); ces obligations sont générales, elles s'appliquent à l'action d'avarie comme à l'action en délaissement.

749. — L'article 177 embrasse trois hypothèses dont les conséquences sont les mêmes; il fixe, à forfait, à la moitié de la prime, sans que cette moitié puisse dépasser un demi pour cent de la somme assurée, l'indemnité de résiliation due à l'assureur : 1° lorsque le voyage est rompu avant le commencement des risques; 2° lorsque le fret, assuré par l'affréteur, n'est pas dû; 3° enfin dans les cas ou, à raison de la bonne foi de l'assuré, l'article 10 de la loi du 11 juin 1874 ordonne la restitution totale ou partielle de la prime. (V. n° 634.)

La Commission extra-parlementaire ne s'occupa d'abord que de la première de ces hypothèses; elle fut unanime à reconnaître qu'il est juste d'indemniser l'assureur de la rupture du voyage lorsque cette rupture est le fait de l'assuré, mais plusieurs de ses membres, s'appuyant de l'autorité de Pothier, refusaient d'allouer une indemnité à l'assureur quand le voyage est rompu par force majeure. Il leur fut répondu que l'indemnité représente moins des dommages-intérêts que la compensation des peines, soins et

déplacements que le contrat occasionne à l'assureur; la pratique du commerce, l'exemple du Code de 1807 et des législations étrangères déterminèrent la Commission à maintenir l'indemnité (N. B. n° 716). Telle était déjà la doctrine d'Emérigon (Ch. XIII, Sect. 11) ; c'est aussi celle de MM. de Valroger (n° 1541), Lyon-Caen et Renault (n° 2152), Bravard et Demangeat (IV, p. 637).

Les mots " avant le commencement des risques " furent substitués aux mots " avant le départ du navire ", employés par le Code, pour mettre l'article 177 en rapport avec l'article 172. Les commentateurs de l'Ordonnance (Emérigon, Ch. XVI, Sect. 1) et ceux du Code (Bédarride, n° 1225; Weil, n° 124) admettent la synonymie des deux expressions.

Le changement de destination donné au navire et à la cargaison avant le commencement des risques est donc régi par l'article 177 et non par l'article 182.

Il suffit que les risques aient commencé à courir pour que la prime entière soit due (art. 16, L. 11 juin 1874).

Le voyage est rompu, pour l'assureur des facultés, quand le navire part sans emporter les marchandises assurées (Bédarride, n° 1226).

750. — Dans une séance ultérieure la Commission extra-parlementaire ajouta à la seule hypothèse prévue par l'article 349 du Code, la seconde de celles qu'embrasse l'article 177 de la loi de 1879. Cherchons-en l'explication dans ses procès-verbaux :

Un membre pense qu'il conviendrait de prévoir le cas où celui qui fait assurer des marchandises fait assurer aussi le fret de ces marchandises. Si une partie des effets assurés est perdue, l'assuré ne sera complètement indemnisé qu'en tant que le fret soit remboursé dans la proportion du remboursement sur les marchandises. La Commission pense que les droits de l'assuré seraient garantis par une disposition portant que " dans le cas d'assurance du fret des choses assurées, le remboursement fait sur ces choses, du chef d'avaries particulières, aura lieu sur le fret dans la même proportion. " Il ne peut être douteux, d'après la Commission, que l'assurance du fret contractée par l'affréteur est annulée si, par un événement quelconque, le fret n'est pas dû; mais l'indemnité est due dans ce cas, et il doit être ajouté à l'article 16 (devenu l'article 177 de la loi de 1879) un paragraphe ainsi conçu : " La même indemnité sera due lorsque l'affréteur ayant fait assurer le fret, il arrive que le fret n'est pas dû, et que, par suite, l'assurance est annulée. " (N. B. n° 747.)

751. — La troisième hypothèse prévue par l'article 177 y a été introduite par les amendements de 1875 (N. B. n° 1059); leur Exposé des motifs n'indique pas la raison de cette addition (N. B. n° 1068), et rien dans les débats parlementaires ne nous éclaire à ce sujet. Le texte nouveau généralise la disposition contenue dans l'article 349 du Code, il accorde à l'assureur l'indemnité de la demi-prime ou du demi pour cent chaque fois que le contrat d'assurance maritime est annulé et que l'assuré est de bonne foi. Le caractère général de ce paragraphe de l'article 177 embrasse les hypothèses prévues aux deux paragraphes précédents; ceux-ci n'auraient aucune utilité si, dans les cas qu'ils prévoient, la nullité de l'assurance était certaine, indépendamment de ces textes; or, il n'en est rien. En principe, en effet, la rupture du voyage par le fait volontaire du chargeur n'est pas plus une cause d'annulation du contrat d'assurance que du contrat d'affrètement; le législateur, en édictant la nullité, tient compte des incertitudes que présentent les expéditions maritimes; quand les choses sont encore entières, il permet de renoncer, tant au contrat d'affrètement (V. n° 328) qu'au contrat d'assurance, moyennant une indemnité qu'il fixe à forfait (Bédarride, n° 1223; Valroger, n° 1537). Les deux premiers paragraphes de l'article 177 n'ont d'autre but que de prononcer la nullité de l'assurance dans les cas qu'ils régissent.

La rupture du contrat d'assurance avant le commencement du risque se nomme *ristourne* et la demi-prime *indemnité de ristourne*.

L'interdiction de commerce survenue avant le départ du navire résout la convention d'affrètement sans dommages-intérêts de part ni d'autre (art. 90); la convention d'assurance est aussi résolue, mais l'assureur reçoit l'indemnité de demi pour cent (Pand. b. *ibid.*, n° 141). Il en est ainsi de toutes les ruptures de voyage provenant de force majeure (Lyon-Caen et Renault, n° 2064; Weil, n° 124; E. Cauvet, II, n° 6; Lemonnier, n° 95; Valroger, n° 1541).

Nous marquons ici une différence notable entre la rupture du voyage antérieure au départ et le changement du voyage commencé; la cause de l'événement est indifférente dans le premier cas, elle est décisive dans le second.

752. — L'article 177 suppose, comme l'article 10 de la loi de 1875, que l'assuré est de bonne foi; si le contrat est annulé à raison de son dol, la prime entière reste acquise à l'assureur;

l'article 11 de la loi de 1874 domine toutes les assurances (V. n° 636). Cette conséquence résulte d'ailleurs des principes généraux du droit; l'une des parties contractantes ne peut, par son dol, se dégager de ses obligations (Valroger, n° 1544 ; Weil, n° 125).

ART. 178.

Sont aux risques des assureurs toutes pertes et dommages occasionnés par tempête, naufrage, échouement, abordage, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, explosion, pillage et généralement par toutes les autres fortunes de mer. — Dans le cas où les assureurs ont pris à leur charge les risques de guerre, ils répondent de tous dommages et pertes qui arrivent aux choses assurées par hostilité, représailles, déclaration de guerre, blocus, arrêt par ordre de puissance, molestation de gouvernements quelconques reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

Code de commerce de 1807. Art. 350. — Sont aux risques des assureurs toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles, et généralement par toutes les autres fortunes de mer. — Art. 354. — L'assureur n'est point tenu du pilotage, touage et lamanage, ni d'aucune espèce de droits imposés sur le navire et les marchandises.

Ordonnance de 1681. Tit. VI. Liv. III. Art. 26. — Seront aux risques des assureurs, toutes pertes et dommages qui arriveront sur mer par tempête, naufrages, échouements, abordages, changements de route, de voyage ou de vaisseau, jet, feu, prises, pillage, arrêt de prince, déclaration de guerre, représailles, et généralement toutes autres fortunes de mer. — Art. 30. — Ne seront aussi tenus des pilotages, touages, lamanages, des droits de congé, visite, rapports et d'ancrage, ni de tous autres imposés sur les navires et marchandises.

SOMMAIRE.

753° — Risques assumés par l'assureur maritime.
754° — Conséquences des risques assurés.

753. — Les risques qu'assume l'assureur maritime dépendent des conventions des parties ; d'ordinaire la police les énumère (V. n° 684) ; l'article 178 les détermine quand aucune clause du contrat d'assurance ne vient restreindre ou étendre la responsabilité de l'assureur.

Les dommages qui peuvent survenir au cours d'une navigation maritime se divisent en cinq catégories, suivant qu'ils ont pour cause : 1° un accident ou fortune de mer ; 2° le fait de l'assuré ; 3° le vice propre de sa chose ; 4° le fait du capitaine ou de l'équipage ; 5° le fait d'un tiers, étranger à l'équipage. Cette dernière catégorie se subdivise à son tour : le tiers peut être un simple particulier : abordeur, passager, chargeur, etc. ; il peut être la puissance publique. L'action de la puissance publique se manifeste soit par les faits de guerre, soit par d'autres faits qui modifient les risques de la navigation entreprise, tels que l'interdiction de commerce, l'arrêt, l'embargo, l'angarie.

La loi de 1879 met à la charge de l'assureur, à défaut de stipulation contraire, les dommages provenant des fortunes de mer (art. 178) ou des fautes de l'équipage (art. 184) ; elle exclut les dommages provenant du fait de l'assuré (art. 183) ou de la puissance publique militante (art. 178); elle ne s'occupe ni des faits d'autres tiers, ni du vice propre. Le vice propre est régi par l'article 18 de la loi de 1874 ; nous avons constaté précédemment (V. n° 606) que le fait d'un tiers est un cas fortuit ; il rentre donc, en général, dans la première catégorie, celle des accidents de navigation (Valroger, n° 1615).

754. — La cause du dommage est, supposons-le, de nature à engager la responsabilité de l'assureur ; dans quelle mesure cette responsabilité est-elle engagée ? Tous les dommages qui sont la conséquence directe de cette cause et qui ont pu être prévus lors du contrat d'assurance sont à la charge de l'assureur ; il faut appliquer ici, par analogie, l'article 1150 du Code civil. Un événement dont l'assureur est responsable, une relâche forcée, par exemple, retarde considérablement l'arrivée du navire ; la marchandise se gâte par suite de cette prolongation du voyage ; l'assureur doit réparer le dommage dans la mesure où le retard l'a causé. Le Code allemand (art. 825) consacre cette doctrine qu'approuvent les commentateurs du Code et de la police d'Anvers (Haghe et Cruysmans, n° 138 ; Valroger, n° 1562).

La loi se sert des mots " pertes et dommages „ pour n'exclure ni la perte en quantité, ni la perte en qualité (V. n° 406) ; bien que ces termes s'appliquent plutôt aux avaries matérielles, ils n'excluent pas les avaries-frais, c'est-à-dire toutes les dépenses extraordinaires (art. 99) faites, soit pour le navire, soit pour le chargement, soit pour tous deux, à raison d'une cause qui engage la responsabilité de l'assureur.

Pothier (Assur., n° 49) interprète ainsi le texte similaire de l'Ordonnance : " ces termes, *toutes pertes et dommages,* doivent-ils être restreints au cas de la perte des effets assurés, ou de leur détérioration, arrivée par une fortune de mer, ou comprennent-ils aussi tous les frais extraordinaires auxquels des fortunes de mer ont donné lieu, ce qui s'appelle *avaries ?...* Les assureurs doivent être tenus de ces frais extraordinaires ; ils sont, pour le marchand qui a fait assurer, une *perte* qui lui est causée par une fortune de mer. „

Les commentateurs du Code (Bédarride, n° 1233 ; Bravard et Demangeat, IV, p. 642 ; Valroger, n° 1546 ; Desjardins, n° 1398) et de la police d'Anvers (Haghe et Cruysmans, n°s 114, 138 et 140) ont suivi l'interprétation de Pothier ; la jurisprudence (C. Bruxelles, 10 juin 1878 ; Pas. 79. 2. 322 — Anvers, 8 août 1883 ; J. A. 83. 1. 275) l'a consacrée ; la loi de 1879 ne s'en écarte pas. Elle a même supprimé l'article 381 du Code, disposition qui, pour les frais de sauvetage, limite la responsabilité de l'assureur à la valeur des effets recouvrés (V. n° 656).

Une marchandise, arrêtée dans un port de relâche forcée

n'éprouve aucune détérioration matérielle mais, dans l'intervalle, la baisse survient. L'assureur maritime répond-il de cette dépréciation ? Non, les fluctuations des cours sont des risques du commerce (Haghe et Cruysmans, n°s 114, 116; Pand. b. *ibid.*, n° 196. 204), ce ne sont pas des risques propres à la navigation maritime (V. n° 406); mais si, par suite d'une fortune de mer, la marchandise ne peut parvenir à destination et que sa valeur marchande au port de relâche soit inférieure à cette valeur au port de destination, la différence est à la charge de l'assureur. Cette éventualité se présente notamment lorsque la marchandise est réalisée dans le port de relâche ou lorsque le port de destination est, au moment de l'arrivée du navire, bloqué ou fermé par mesure sanitaire; il faut, dans ce dernier cas, trancher la question suivant que l'assureur supporte ou ne supporte pas les risques de blocus ou de fermeture. La Cour de Bruxelles (26 mars 1882; Pas. 82. 2. 349) a condamné les assureurs des risques de guerre à indemniser l'assuré de la mévente résultant du débarquement à Constantinople de marchandises en destination de Galatz ou Braila, débarquement nécessité par le blocus du Danube.

La cause première de l'avarie commune est indifférente (V. n° 416), c'est la cause dernière qu'il faut considérer : la dépense est-elle faite, le sacrifice est-il résolu pour le salut commun ? *Causa proxima, non remota spectatur*. En est-il de même ici ? Non; c'est, au contraire, à la cause première du dommage qu'il faut s'en tenir et ces solutions, contradictoires en apparence, sont logiquement liées.

Il est indifférent à l'assureur que l'accident dont il est responsable occasionne des avaries communes ou ne cause que des avaries particulières ; il est tenu de toutes les conséquences directes et à prévoir, l'avarie-cause et les avaries-effets forment un tout. Au contraire, pour la communauté qui supporte, par contribution, les avaries communes, l'avarie particulière, cause de l'avarie commune, est absolument distincte de celle-ci; chacune se règle isolément ; l'une est supportée par celui qu'elle frappe, l'autre est répartie par contribution.

755. — L'assureur maritime répond même des recours des tiers. Nous avons indiqué déjà (V. n° 672) la jurisprudence belge et française antérieure à la loi de 1879; la jurisprudence française

ne s'est pas modifiée à cet égard (C. Rouen, 17 janvier 1881 ; J. P. 83. 78), bien que la doctrine soit divisée (Desjardins, n° 1425; Valroger, n° 1620 — *Contra :* Courcy, II, p. 18; Boistel, n° 1379; Emile Cauvet, I. n° 471; Droz, n° 190; Cresp et Laurin, IV, p. 92; Lyon-Caen et Renault, n° 2150); en Belgique la question n'en est plus une depuis la modification apportée au texte de l'article 350 du Code de 1807. Nous en empruntons le commentaire aux procès-verbaux de la Commission chargée de préparer la révision de ce Code :

Un membre propose d'ajouter : " toutes dépenses extraordinaires, nécessitées par un des événements énumérés ci-dessus. "

On répond que cela va de soi ; si l'assureur répond des suites dommageables des événements mentionnés, il répond nécessairement aussi des dépenses extraordinaires que ces événements ont occasionnées.

Un membre fait cependant remarquer que cette conséquence pourrait être contestée en présence des termes de l'art. 350, qui ne met à charge des assureurs que les pertes et dommages qui arrivent " aux objets assurés ". Il rappelle à cette occasion que ces termes ont aussi donné lieu assez récemment à une difficulté à propos d'un cas d'abordage dans lequel le navire assuré était précisément celui qui avait causé les avaries, sans avoir eu lui-même à en subir. Les réclamations élevées par l'assuré, pour être indemnisé de la réparation dont il avait été tenu envers le navire endommagé, furent contestées par les assureurs, à prétexte que le dommage n'avait pas atteint l'objet assuré. L'abordage avait été occasionné par la faute du capitaine. Les assureurs ayant garanti la baraterie de patron, et l'art. 353, qui autorise cette convention, se référant, quant à ses effets, à l'art. 350, il s'agissait de fixer le sens de ce dernier article. L'arrêt rendu le 4 décembre 1862, dans cette espèce, par la Cour de cassation, a décidé que l'art. 350 met aux risques des assureurs, non-seulement les pertes et dommages matériels et directs arrivés par fortune de mer aux objets assurés, mais aussi ceux qui atteignent ces objets d'une manière indirecte en les grevant de la réparation des pertes subies.

On pourrait lever tout doute à cet égard en remplaçant dans l'art. 350 les mots : pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés par ceux : pertes et dommages occasionnés par, etc.

On rendrait en même temps par là inutile le dernier paragraphe proposé.

Cette nouvelle rédaction est accueillie. (N. B. n° 723.)

L'assureur répond donc des recours des tiers ; le mot tiers ne doit pas être pris dans un sens étroit ; le propriétaire de deux navires peut être considéré comme tiers vis-à-vis de lui-même lorsque les navires sont assurés à des assureurs différents ou que l'un d'eux seulement est assuré. Supposons un abordage entre les

deux navires; leur propriétaire s'adresse à l'assureur du navire fautif pour être indemnisé du dommage causé aux deux navires; l'assureur ne pourrait refuser d'indemniser sous prétexte qu'il a assumé le risque du recours des tiers mais non celui du recours de l'assuré contre lui-même (Sent. arb. 5 octobre 1881; J. A. 81. 1. 343 — Pand. b. *ibid.*, n° 90).

Le Congrès d'Anvers n'a pas admis que l'assureur fût, en principe, tenu des recours des tiers; voici le texte de sa résolution: « A défaut de stipulation expresse, l'assureur maritime ne doit, comme l'assureur terrestre, être responsable que du dommage éprouvé par les objets assurés et des frais faits pour leur conservation, sans avoir à répondre des recours des tiers. »

756. — Tenu des frais extraordinaires, l'assureur n'a à supporter aucune part des frais ordinaires de navigation; ces frais ne sont pas des avaries (V. n° 406).

Les auteurs du Code de 1807 y ont inséré une disposition portant: « L'assureur n'est point tenu du pilotage, touage et lamanage, ni d'aucune espèce de droits imposés sur le navire et les marchandises. » La Commission extra-parlementaire maintint cet article (N. B. n° 734); les amendements de 1875 en proposèrent la suppression; leur Exposé des motifs en donne la raison:

La Commission de révision instituée en France propose cette suppression: « Si ces frais ou droits, dit-elle, sont la conséquence d'une fortune de mer, ils sont incontestablement à la charge de l'assureur et l'article est inexact; si, au contraire, ce sont des frais ordinaires de navigation, l'article est vraiment inutile. » (N. B. n° 1069.)

Cette disposition, à la fois inexacte et inutile, fut supprimée.

757. — L'assureur maritime répond des fortunes de mer, en général. Que faut-il entendre par là? Pothier (Assur. n° 64) ne considère comme fortunes de mer que les événements de force majeure auxquels on ne peut résister; c'est là exclure à tort les accidents qu'une manœuvre plus habile eût permis d'éviter. Émérigon (Ch. XII, Sect. I) enseigne que « par *fortune de mer* on entend toutes les pertes et tous dommages qui arrivent sur mer par cas fortuit ». MM. Lemonnier (I, p. 172) et Desjardins (n° 1396) critiquent cette définition qui leur semble exclure les frais, pertes et dommages provenant d'une relâche occasionnée par un accident

de navigation ; ils proposent d'y substituer la définition suivante : « pertes et dommages occasionnés par la mer ou survenus sur mer ». Le malentendu provient d'une confusion entre l'effet et la cause ; des pertes subies à terre peuvent être à la charge de l'assureur maritime lorsqu'elles sont la conséquence d'une fortune de mer, mais par « fortune de mer » il faut n'entendre que les accidents d'une navigation maritime. La définition d'Émérigon nous paraît à l'abri de toute critique.

Nous avons vu (art. 172) quand commencent les risques maritimes et, par conséquent, quand, par une fiction de la loi ou du contrat, commence la navigation maritime assurée.

758. — On entend par *tempête* la violence des flots agités par le vent (Émérigon, Ch. XII, Sect. 11 ; Desjardins, n° 1400).

L'amiral Beaufort a dressé une échelle des vents, classés d'après leur violence, dans l'hypothèse d'un bâtiment naviguant au plus près ; nous la reproduisons :

ÉCHELLE DE BEAUFORT.

0. Calme	Calme, variable, comme dans les calmes équatoriaux.	
1. Fraîcheur . . .	ou juste suffisante pour gouverner.	
2. Légère brise .	ou brise avec laquelle un bâtiment de guerre, dans de bonnes conditions, avec toutes ses voiles établies, filerait, par belle mer, de	1 à 2 nœuds.
3. Petite brise . .		3 à 4 nœuds.
4. Jolie brise . . .		5 à 6 nœuds.
5. Fraîche brise .	ou brise avec laquelle il pourrait porter, en chasse, près et plein	les cacatois, etc.
6. Forte brise. . .		les huniers, 1 ris et les perroquets.
7. Vent frais . . .		les huniers, 2 ris, perroquets, grand foc, etc.
8. Vent grand frais.		les huniers, 3 ris, etc.
9. Coup de vent.		les huniers au bas ris et les basses voiles.
10. Coup de vent violent, ou vent avec lequel il pourrait à peine porter le grand hunier au bas ris et la misaine, 1 ris.		
11. Tempête ou vent qui le réduirait à ne porter que les voiles d'étai de cape.		
12. Ouragan ou vent ne permettant de rien mettre dehors.		

Au point de vue de la responsabilité de l'assureur, il importe peu que l'avarie ait été occasionnée par un vent occupant le milieu

ou le bas de l'échelle ; il suffit que ce vent ait pu compromettre la solidité d'un navire en bon état (Weil, n° 131).

La violence des vents qui ont régné pendant la traversée n'a d'importance que lorsqu'il s'agit de rechercher si une voie d'eau provient du vice propre ou d'une fortune de mer. Le juge n'admettra pas aisément le cas fortuit lorsque la traversée aura été calme, il sera porté à l'admettre quand le navire aura affronté de véritables tempêtes. M. W. de Freden, directeur des *Mittheilungen aus der Norddeutschen Seewarte,* a publié dans ce recueil un travail remarquable sur les vents et le temps dans l'Atlantique du Nord ; ce travail, traduit en anglais par ordre du *Board of trade* et en français par M. de la Tour du Pin, capitaine de frégate (Paris, Imp. nat., 1873), ne range parmi les tempêtes que les vents classés sous les n°s 10, 11 et 12 de l'échelle et désignés en anglais sous le nom de *whole gales.*

Pour que l'action du vent constitue une fortune de mer, il faut qu'elle produise des avaries-détériorations ou des avaries-frais ; ni les vents contraires qui retardent l'arrivée du navire, ni les glaces qui l'arrêtent, sans le détériorer ni lui imposer des frais de préservation, ne sont des fortunes de mer, bien que la prolongation du voyage puisse être très préjudiciable à l'assuré (Haghe et Cruysmans, n° 105 ; Valroger, n° 1561).

759. — Le naufrage est, à proprement parler, l'accident qui réduit le navire à l'état de débris, d'épaves, *navis fracta* (Haghe et Cruysmans, n° 132). La Déclaration du 15 juin 1735 le définit en ces termes : « La submersion du navire par l'effet de l'agitation violente des eaux, de l'effort des vents, de l'orage ou de la foudre de manière à ce qu'il s'abîme entièrement dans la mer et que de simples débris surnagent. » Il n'existe pas aujourd'hui de définition légale du naufrage ; le juge du fait apprécie souverainement si la fortune de mer dont le navire a été victime constitue ou ne constitue pas un naufrage (Req. 27 juillet 1857 ; D. 58. 1. 392). « Le naufrage, d'après M. de Courcy (II, p. 327), est la perte du navire en mer, ailleurs que sur les bancs ou les récifs du littoral, par un accident quelconque de navigation ; ainsi le navire qui, envahi par une voie d'eau, sombre et s'engloutit, celui qui, par son centre de gravité se déplaçant, chavire et peut flotter encore la quille en l'air, celui qu'il faut abandonner parce qu'il a

perdu toute sa mâture, celui qu'un incendie détruit jusqu'à la flottaison et dont il ne reste qu'une épave calcinée, de nos jours le vapeur dont la machine fait explosion et qui n'est plus qu'une carcasse ingouvernable et sans moteur, sont des bâtiments naufragés. „

De même qu'il y a innavigabilité absolue et innavigabilité relative, il y a naufrage absolu et naufrage relatif; M. Émile Cauvet (II, n° 153) relève les trois signes auxquels, en général, la jurisprudence reconnaît l'existence d'un naufrage : le bris, la submersion, l'abandon par l'équipage. Disons cependant avec M. Desjardins (n° 1538) qu'il peut y avoir naufrage sans submersion et submersion sans naufrage. La Cour d'Aix (16 mai 1852 ; J. M. 73. 1. 177) a vu un naufrage dans la submersion volontaire d'un navire faite dans le but d'éteindre un incendie ; la chambre des requêtes de la Cour de cassation de France (27 juillet 1857 ; D. 58. 1. 392) n'a pas reconnu l'existence d'un naufrage dans une submersion suivie, trois jours après, d'un renflouement.

L'action d'avarie est ouverte à l'assuré à la suite de toute fortune de mer. Ce n'est qu'en matière de délaissement que la définition du naufrage a de l'importance.

Les embarras que cause cette définition amènent sous la plume de M. Desjardins cette réflexion : " La pratique tâtonne et marche au jour au jour. „ Ajoutons : " la jurisprudence tâtonne à sa suite. „

760. — " Il y a deux sortes de naufrages, écrit Émérigon (Ch. XII, Sect. 12) : la première, c'est lorsque le navire est submergé, sans qu'il en reste aucun vestige permanent sur la surface des eaux (Déclaration du 15 juin 1735, art. 2; Valin, sur l'art. 24 du Titre des naufrages) ; la seconde, c'est lorsque le navire échoue sur la côte, donne ouverture à l'eau de mer, qui remplit sa capacité, sans qu'il disparaisse absolument. „ Le Code et la loi de 1879 distinguent l'échouement du naufrage et subdivisent les échouements en échouements avec ou sans bris (art. 199) ; cette distinction n'est pas indiquée dans l'article 178, tout échouement survenu au cours d'une navigation maritime étant une fortune de mer.

Le navire qui heurte le fond et reste immobilisé sans disparaître sous les eaux, échoue ; le heurt et l'immobilité sont les deux conditions de l'échouement (E. Cauvet, II, 160). Toucher, talonner le fond et passer n'est pas *échouer* (E. Cauvet, II, n° 162), ce n'est pas

davantage *aborder ;* le heurt du navire contre le fond n'est pas plus un abordage que le heurt contre un quai, une estacade, un pieu ou un corps flottant ; l'assureur maritime répond de ces fortunes de mer innommées en vertu de la clause générale qui termine le premier alinéa de l'article 178.

Le juge apprécie la durée que doit avoir l'immobilité du navire pour constituer un échouement (E. Cauvet, II, n° 163). La durée est indifférente quand l'immobilité n'a cédé qu'à l'emploi de moyens extraordinaires. L'article 857 du Code allemand exprime cette vérité : " Il y a échouement lorsque le navire, par des circonstances exceptionnelles de navigation, touche des bas-fonds et qu'il ne peut plus être remis à flot, ou qu'il a été remis à flot, mais : 1° soit à l'aide de moyens exceptionnels, comme en coupant les mats, en jetant ou en débarquant une partie de la cargaison et en prenant d'autres mesures du même genre, soit par suite d'une très forte marée, à l'exclusion des mesures ordinaires, comme celles qui consistent à guinder sur l'ancre, à coiffer les voiles, etc. ; 2° soit après que le navire a subi une détérioration considérable par l'échouement. "

La nature de l'échouement a donné lieu à de nombreux conflits en Angleterre où l'assurance *franche d'avaries sauf échouement* est fort usitée. Ainsi, lorsqu'un navire se rend dans un port sujet au flux et reflux et y est mis à sec à marée basse, de la façon usuelle et prévue dans ce port, il n'y a pas échouement. Mais lorsqu'un navire, non destiné pour ce port, est obligé d'y entrer en relâche forcée, et qu'au reflux, s'enfonçant dans la vase, il subit un dommage, il y a échouement. Le fait naturel, inhérent à la navigation, devient accidentel lorsqu'il se produit par suite d'événements extraordinaires et imprévus. Arnould (On Marine Insurance, 5e édit. 2e vol., p. 795 et suiv.) rapporte de nombreux et intéressants jugements anglais sur la matière.

761. — L'abordage est le choc de deux ou plusieurs navires les uns contre les autres.

Le Code ne comprend, dans l'énumération des fortunes de mer, que l'abordage fortuit ; l'abordage causé par la faute du capitaine constitue une baraterie de patron, fait dont, sous l'empire du Code, l'assureur ne répond que s'il a expressément accepté ce risque (art. 353). La loi de 1879 (art. 184) range la baraterie de patron

parmi les risques qui, de droit, sont à la charge de l'assureur maritime; elle devait, par voie de conséquence, supprimer la distinction faite par le Code entre l'abordage fortuit et l'abordage fautif (N. B. nº 718).

Nous avons vu que l'assureur est tenu des recours des tiers; l'assureur du propriétaire du navire fautif ne doit donc pas seulement réparer le dommage subi par ce navire, mais celui de l'autre navire, ceux des deux cargaisons et des deux équipages. Si les deux navires sont fautifs, l'assureur de chacun supporte la part du dommage total mise à la charge du navire qu'il assure.

Il n'arrive jamais qu'un assureur sur corps accepte la responsabilité illimitée des dommages que le navire peut éprouver ou qui peuvent être mis à sa charge; on ne peut déterminer le montant de la prime sans fixer la valeur assurée. Le propriétaire du navire est son propre assureur pour la différence entre cette valeur et la valeur totale de son navire (V. nº 670). Mais dans quelle proportion se partage la responsabilité des recours des tiers si les parties n'ont pas pris soin de déterminer, comme cela se pratique lorsqu'on s'assure contre le recours des voisins, en cas d'incendie, une somme spéciale à concurrence de laquelle l'assureur couvre ce risque?

L'assureur est responsable des recours des tiers dans la même proportion que du dommage subi par la chose assurée. Si deux assureurs couvrent chacun la moitié de la valeur du navire, chacun d'eux est responsable pour moitié des recours des tiers; si l'assuré est resté son propre assureur pour la moitié de la valeur du navire, il est tenu de la moitié des conséquences des recours des tiers. La faculté accordée aux propriétaires de navires de se libérer de leur responsabilité civile par l'abandon du navire et du fret (art. 7), tout en conservant leurs recours contre les assureurs, les dispense de conclure des assurances spéciales contre les recours des tiers; en Angleterre, où ce régime n'existe pas, les propriétaires de navires assurent fréquemment une somme déterminée contre le risque spécial des recours des tiers.

762. — Les articles 178 et 182 prévoient tous deux le changement de route, de voyage ou de vaisseau, mais, tandis que le changement *forcé* est mis à la charge de l'assureur, le changement *volontaire* ou, pour nous servir des termes de l'article 182, le chan-

gement " ordonné par l'assuré „ reste à la charge de ce dernier.

Il y a changement de voyage dès que le terme *a quo* ou le terme *ad quem* est changé (Desjardins, n° 1400) ; le changement est forcé lorsqu'il n'a pas dépendu de l'assuré de poursuivre le voyage. Il y a changement forcé de route ou de vaisseau lorsqu'il n'a pas dépendu de l'assuré de suivre la route directe ou de la suivre sur le vaisseau primitif. Le navire surpris en route par une interdiction de commerce (art. 91) ou par le blocus du port de destination (art. 92) change forcément son voyage ; toute relâche forcée (art. 94) est un changement forcé de route ; le changement de voyage prévu par l'article 91, le changement de navire prévu par l'article 94 sont des changements forcés ; mais il n'est pas nécessaire que l'événement, cause du changement, soit indépendant des hommes, il suffit qu'il soit indépendant de l'assuré : le chargeur victime d'un abus du fréteur, le propriétaire du navire victime d'un abus du capitaine se trouvent en présence d'un changement forcé de voyage ou de route, comme ils le seraient si une révolte de l'équipage ou des passagers détournait le navire de son but (C. Bruxelles, 23 mars 1861 ; Pas. 62. 2. 189).

M. Émile Cauvet (II, n° 33) énumère onze cas dans lesquels le déroutement est considéré comme légitime : 1° Lorsque le mauvais temps oblige le navire à abandonner la route qu'il doit parcourir ; 2° s'il est nécessaire de le réparer, et si, en suivant la ligne de la route qui correspond au voyage assuré, la réparation est impossible ; 3° lorsque le navire est entré dans un port pour y être réparé et que, la réparation y étant impossible, ou bien trop longue, même trop dispendieuse, on doit le conduire dans un autre port ; 4° au cas de manque de provisions ou d'eau ; 5° ou bien d'insuffisance de matelots ou d'autres gens de l'équipage résultant de décès ou de maladies survenues en cours de voyage ; 6° suivant les cas, par manque de pilote ; 7° au cas d'existence de la peste dans un port de destination ; 8° lorsqu'il y a nécessité de faire des recherches afin de retrouver des marchandises perdues ou volées ; 9° au cas de blocus du lieu de reste ; 10° s'il est impossible d'entrer dans une mer ou dans un port qui sont pris par la glace ; 11° s'il y a juste crainte de subir une prise.

Il y ajoute (n° 34) la déviation opérée dans le but de recueillir des renseignements qui intéressent la sécurité de l'aventure, par

exemple, si la guerre a éclaté ou si la paix est conclue, si le port de destination est bloqué par l'ennemi ou les glaces.

On considère généralement comme changement forcé de route l'acte du capitaine qui, dans un but d'humanité, se détourne de sa route pour secourir des naufragés ou prêter assistance à un navire en détresse (Valroger, n° 1579). La Commission française de 1865 jugea préférable de considérer cet acte comme un changement volontaire, mais d'apporter, en faveur des changements de route accomplis dans un but d'humanité, une exception à la règle consacrée par l'article 351 du Code et l'article 182 de la loi de 1879. Cette exception forme l'article 362 du projet de la Commission française.

MM. E. Cauvet (II, n° 36) et Desjardins (n° 1400) ne considèrent la déviation comme légitime que lorsqu'elle a pour but le sauvetage des personnes. Aujourd'hui que l'assureur répond, en général, de la baraterie de patron, cette distinction est sans portée puisque le changement de route est toujours l'œuvre exclusive du capitaine.

763. — Le jet, avons-nous dit (V. n° 429), est l'espèce-type de l'avarie commune; aussi les commentateurs du Code s'accordent-ils pour enseigner que, dans l'article 350, le mot *jet* embrasse toutes les avaries communes (Desjardins, n° 1400; Valroger, n° 1552).

Ce mot, reproduit dans l'article 178 de la loi de 1879, y a la même portée; l'assureur est, de droit, tenu de supporter la contribution de la chose assurée aux avaries communes; par contre, il profite de l'indemnité payée, par contribution, à son assuré. On s'est demandé si l'assureur doit payer l'indemnité entière avant le règlement des avaries communes, ou s'il peut se contenter provisoirement de payer la différence entre la perte totale et la contribution probable? Le Code allemand (art. 842, 843) n'oblige l'assuré à payer le dommage entier que lorsqu'il n'y a pas eu de règlement, sans qu'il y ait faute de l'assuré, ou lorsque celui-ci n'a pu obtenir, par les voies légales, payement de l'indemnité par contribution. En l'absence d'un texte de ce genre, nous pensons que l'assureur ne peut déduire de l'indemnité une contribution hypothétique et aléatoire; (Cas. Palerme, 23 octobre 1884; R. D. M. I. 59); il est subrogé de plein droit dans tous les droits de l'assuré à cette contribution (art. 22, L. 11 juin 1874).

L'assureur n'est pas tenu de payer intégralement les avaries communes si l'assuré est resté, pour partie, son propre assureur; il n'en est tenu à aucun degré si l'avarie commune a pour cause un risque dont il ne répond pas (Valroger, n° 1552).

Nous avons vu que le règlement des avaries communes, établi judiciairement et contradictoirement avec les destinataires, peut être opposé aux assureurs (V. n° 484); il importe peu qu'il ait été fait d'après une législation autre que celle qui régit le contrat d'assurance; le règlement des avaries communes à l'étranger est précisément l'un des risques assumés par l'assureur, il est la conséquence d'une fortune de mer (Valroger, *ibid.*).

L'assureur supporte la contribution spéciale organisée par l'article 93 comme la contribution aux avaries communes. Le Code allemand (art. 824) fait, à bon droit, supporter à l'assureur « les risques d'affectation des marchandises assurées à des prêts à la grosse pour la continuation du voyage ou d'actes de disposition de ces marchandises par vente ou emploi fait dans la même intention » (Valroger, n° 1563; Haghe et Cruysmans, n° 140; Pand. b. *ibid.* n° 197).

764. — L'incendie est rangé parmi les fortunes de mer et il ne faut pas seulement considérer comme fortune de mer l'incendie occasionné par le feu du ciel, cas fortuit par excellence, mais tous les incendies causés par le fait d'un tiers, que ce tiers soit un passager (E. Cauvet, II, n° 99; Valroger, n° 1553), ou qu'il soit un chargeur dont la marchandise, spontanément enflammée, communique l'incendie aux marchandises voisines et au navire (Arnould, *ibid.* II, p. 767; Valroger, n° 1553).

Il en est autrement, d'après l'article 183, quand l'incendie est imputable à l'assuré ou à ceux dont il répond. La seule dérogation que la loi maritime apporte à cette règle se trouve inscrite dans l'article 184 qui charge expressément les assureurs des risques de la baraterie de patron.

L'incendie provenant d'un fait de guerre, est l'œuvre d'un tiers; il serait une fortune de mer si l'article 178 ne disait expressément le contraire.

L'incendie provenant d'un fait étranger à l'assuré, que ce fait soit produit par les éléments, par la puissance publique ou par un simple particulier, est un cas fortuit (V. n° 606). On pourrait lui

refuser la dénomination de fortune de mer, au sens matériel du mot, puisque ce n'est pas la mer qui en est la cause, mais l'isolement du navire en mer empêche de lui porter secours et l'accroissement de danger qui en résulte est un risque de mer.

Les commentateurs du Code se sont épuisés à rechercher si l'incendie survenu en mer doit être présumé fatal ou fautif; MM. Pardessus (n° 773), Bédarride (n° 1246), Bravard et Demangeat (IV, p. 652) enseignent que, à défaut de cause connue, l'incendie est réputé provenir de la faute de l'équipage; ils s'appuient notamment sur un arrêt rendu le 4 janvier 1832 (D., 32, 1, 25) par la Cour de cassation de France; MM. E. Cauvet (II, n° 103), Boistel (n° 1373), Lyon-Caen et Renault (n° 2134), de Valroger (n° 1553), Desjardins (n° 1400) défendent l'opinion opposée. Nous avons établi, en traitant du vice propre (V. n° 661), que le juge ne peut se substituer à la loi pour créer des présomptions légales. On concevrait peut-être qu'on tentât de donner à l'article 178 de la loi maritime une interprétation littérale d'après laquelle tous les dommages provenant d'incendie, quelle que soit la cause de l'incendie, seraient à la charge des assureurs; cette interprétation — qui n'est celle de personne — pourrait s'appuyer sur le texte; mais prétendre qu'il résulte de ce texte une présomption de cas fortuit, c'est lui faire dire ce qu'il ne dit pas.

Sous l'empire du Code, alors que l'assureur ne répondait pas des barateries de patron, les commentateurs ont été induits à créer une présomption légale à raison de la difficulté de déterminer la part d'action qui revient à l'homme et celle qui appartient aux éléments quand un incendie éclate à bord. Cette difficulté se présente rarement depuis que l'assureur maritime répond des barateries de patron; il ne peut plus y avoir de conflit qu'entre le vice propre et l'ensemble des autres causes d'incendie; or, quand ce conflit se produit, les mêmes auteurs qui, pour trancher le conflit du cas fortuit et de la faute, ont imaginé une présomption légale de cas fortuit, admettent une présomption de vice propre! Ces contradictions témoignent du danger que court l'interprète lorsqu'il tente de substituer son avis au texte de la loi. Quand la cause de l'incendie est équivoque et que le rapport de mer n'éclaire pas suffisamment, le juge n'a d'autre guide que les présomptions de l'homme.

765. — Le mot " explosion " a été placé à la suite du mot " feu " sur la proposition de la Commission extra-parlementaire. Les procès-verbaux en donnent les motifs :

Il y a lieu de prévoir les cas spéciaux de dommages auxquels la navigation à vapeur peut donner lieu, tels que les explosions de chaudières: le mot explosion s'appliquerait d'ailleurs également au cas d'une explosion de poudre résultant d'un événement de mer. (N. B. nº 719.)

Le texte suppose que l'explosion, de même que le feu, ne provient ni d'un fait de guerre, ni d'un vice de la machine: dans le premier cas l'assureur des risques de guerre est seul tenu; dans le second le propriétaire du navire supporte tout le dommage (Chambre des lords d'Angleterre, 14 juillet 1887; R. D. M. III, 328).

766. — En temps de guerre l'aventure risque d'être prise, en temps de paix elle risque d'être pillée; le danger des corsaires incombe à l'assureur des risques de guerre, le danger des pirates à l'assureur des fortunes de mer (E. Cauvet, II, nº 110).

On peut concevoir des faits de pillage commis par l'équipage; ils rentrent dans les barateries de patrons. Le pillage peut aussi être l'œuvre des passagers.

Les marchandises momentanément déposées à terre, à la suite d'une fortune de mer, peuvent être l'objet d'un pillage, mais il ne faut pas confondre le pillage et le vol: l'un est un acte de violence, commis en bande et à force ouverte (Haghe et Cruysmans, nº 153; E. Cauvet, II, nº 107), l'autre est une fraude. Le vol commis par un membre de l'équipage entraîne la responsabilité de l'assureur parce que c'est une baraterie de patron; le vol commis par d'autres personnes, au préjudice des assurés, n'est pas une fortune de mer (Valroger, nº 1556; E. Cauvet, II, nº 103).

767. — " L'assurance, porte l'article 19 de la loi du 11 juin 1874, ne comprend ni les risques de guerre ni les pertes et dommages occasionnés par émeutes, sauf convention contraire. " Le second paragraphe de l'article 178 de la loi maritime suppose que la convention d'assurance a mis les risques de guerre à la charge de l'assureur; il énumère les principaux événements de guerre qui peuvent détruire ou endommager les objets assurés; ces événe-

ments, nous l'avons dit déjà (V. nº 606), se nomment *risques* tant qu'ils sont éventuels et *sinistres* lorsqu'ils se sont produits.

L'énumération du second paragraphe de l'article 178 est, comme celle du premier paragraphe, nécessairement incomplète ; aussi se termine-t-elle par la formule " et généralement tous accidents et fortunes de guerre ", de même le premier paragraphe finit par les mots " et généralement par toutes les autres fortunes de mer ". L'énumération du second paragraphe est défectueuse ; le mot *hostilités*, en d'autres termes *faits de guerre*, comprend tous les risques de guerre ; nous verrons, en parcourant les termes de l'énumération, que le mot *molestations* est souvent pris dans un sens aussi général que le mot *hostilités ;* nous verrons enfin que la déclaration de guerre ne suffit pas pour faire naître le risque de guerre. L'article 178 eût dû se borner à employer les termes précis dont se sert l'article 179 : le risque de guerre est " un fait de guerre qui modifie les conditions du voyage. "

Le mot guerre doit être entendu dans un sens large, il comprend la guerre civile aussi bien que la guerre d'État à État (Cruysmans, Risques de guerre, nº 5); de là cette expression sur laquelle nous reviendrons : " molestation de gouvernements quelconques, reconnus ou non reconnus ".

Toutes pertes et dommages que peuvent éprouver les choses assurées et dont la cause est un fait de guerre sont compris sous la dénomination de risques de guerre, tous événements qui les produisent sont des fortunes de guerre. La fortune de guerre doit être la cause directe et immédiate du dommage (Frignet, nº 89 ; Cruysmans *ibid.*, nº 8; Desjardins, nº 1427) ; ainsi le naufrage causé par l'extinction des phares et l'enlèvement des bouées destinées, en temps de paix, à guider les navigateurs, ne peut être attribué a une fortune de guerre. La navigation se retrouve en présence des périls naturels qu'elle présentait à l'époque ou il n'existait ni phares, ni bouées; le navire qui périt dans ces conditions périt par fortune de mer (Cruysmans, *ibid.*, nº 15).

Passons en revue les fortunes de guerre énumérées par l'article 178 :

Hostilités. — Il faut entendre par hostilité toute agression de l'ennemi, fût-elle antérieure à la déclaration de guerre (Desjardins, nº 1427). " Quoique les hostilités non précédées de déclaration de guerre soient de véritables brigandages, elles ne laissent pas, écrit

Emérigon (Ch. III, Sect. IV), que de constituer l'état de guerre entre les deux nations. „ MM. Pardessus (n° 787) et Bédarride (n° 1169) observent qu'un acte d'hostilité isolé et aussitôt désavoué ne suffit pas pour donner naissance au risque de guerre. Il faut, d'après nous, appliquer à tout acte d'hostilité la règle tracée par l'article 176 : le fait de guerre modifie-t-il les conditions du voyage ? le risque de guerre est né ; sinon, non.

Représailles. — Les représailles sont les mesures prises pour rendre à l'ennemi le mal qu'il vous a fait. Ces voies de fait précèdent parfois la déclaration de guerre; ce sont des hostilités provoquées par d'autres hostilités (Cruysmans, *ibid.,* n° 38).

Déclarations de guerre. — Les risques d'une déclaration de guerre consistent dans le danger que court l'assuré à raison de l'ignorance où se trouve le capitaine du navire surpris en cours de voyage par la déclaration. Nous verrons, en commentant l'article 179, que la déclaration de guerre ne suffit pas pour donner naissance au risque de guerre; il faut que les hostilités s'ouvrent effectivement et qu'elles s'ouvrent sur mer.

Blocus. — Le navire peut être bloqué au port de départ, il peut l'être dans un port de relâche, il peut l'être au port de destination. Il peut trouver bloqué le port vers lequel il se dirige (art. 92). Tous ces risques appartiennent au genre " risques de guerre„ et à l'espèce " risques de blocus „ (Lemonnier, n° 207 ; Cruysmans, n° 76 ; Desjardins, n° 1427).

La crainte de trouver le port de destination bloqué ne fait pas naître le risque de guerre, si probable que soit cette éventualité.

Nous avons assimilé le blocus à l'interdiction de commerce lorsqu'il s'est agi de déterminer l'influence que ces événements ont sur les gages des matelots (V. n° 232); l'interdiction de commercer avec le port de destination du navire n'est, pour celui-ci, un risque de guerre que lorsque l'interdiction est une mesure de guerre (Cruysmans, Révision du C. de com. n° 77); prise dans un intérêt sanitaire ou autre, l'interdiction est un risque de mer.

Arrêts par ordre de puissance. — L'article 178 range parmi les risques de guerre " l'arrêt par ordre de puissance „ ; l'article 199 range parmi les circonstances donnant lieu à délaissement " l'arrêt d'une puissance étrangère „ . Cette différence de textes donna lieu, au sein de la Commission extra-parlementaire, à l'échange d'observations que nous reproduisons :

Un membre propose à l'énonciation : " arrêt par ordre de puissance " de supprimer ces mots : par ordre de puissance.

Il semblerait résulter de ces termes que l'assureur ne devrait pas répondre des suites d'un arrêt de la part du gouvernement, ce qui serait inadmissible puisqu'il y aurait là évidemment un fait de guerre. On objecte, il est vrai, que les mots : arrêt par ordre de puissance, comprennent tout à la fois l'arrêt par ordre du gouvernement et l'arrêt d'une puissance étrangère ; il est cependant à remarquer que l'art 369 distingue expressément, en matière de délaissement, entre ces deux sortes d'arrêts, ce qui pourrait tout au moins donner matière au doute.

On répond qu'aucune équivoque n'est possible. L'art. 369, faisant application à un cas de délaissement de l'art. 350, distingue entre l'arrêt d'une puissance étrangère et celui du gouvernement, parce que, quant au délaissement, les effets de l'une et l'autre de ces sortes d'arrêts sont différents, mais de ce qu'il prévoit les deux espèces d'arrêts résulte précisément que toutes deux sont comprises dans les termes de l'art. 350, ce qui d'ailleurs a toujours été compris ainsi, de sorte que tout changement de rédaction à cet égard serait plus dangereux qu'utile.

Les mots : arrêt par ordre de puissance, sont maintenus avec la signification qui y a toujours été attachée. (N. B. n° 721.)

L'arrêt proprement dit est l'acte du gouvernement qui immobilise un ou plusieurs navires (V. n° 232) ; l'arrêt se produit d'ordinaire dans un port, mais il peut aussi avoir lieu en mer. L'embargo est la défense de laisser sortir d'un port ou de tous les ports d'un pays certaines catégories de navires. L'angarie est l'acte par lequel un gouvernement réquisitionne les navires nationaux ou étrangers se trouvant dans ses ports et les oblige à transporter pour lui des soldats, des munitions de guerre ou de bouche ; c'est un louage forcé (Ruben de Couder, V° arrêt de puissance, n° 6). Ces trois variétés de l'arrêt sont des risques de guerre (Cruysmans, *ibid.*, n° 40) ; ils se distinguent tous trois de la prise en ce que le gouvernement qui immobilise ou utilise momentanément les navires arrêtés n'a pas l'intention de se les approprier.

Molestations. — Le Code ne se sert pas du terme *molestation ;* on le rencontre dans les polices d'Anvers de 1844 et de 1859. Un écrit émané des assureurs d'Anvers, sorte d'annexe de la police, en donne une définition : " on entend par molestation (risque de guerre) toute mesure d'hostilité, de représailles, arrêts, captures par ordre d'autorités quelconque, amis, ennemis, reconnus ou non reconnus ou des corsaires et généralement tous accidents et fortunes de guerre ". On stipulait alors l'exclusion des risques de guerre par les mots " franc de molestation ".

Autres fortunes de guerre. Afin d'éviter toute omission dans l'énumération des risques de guerre, le législateur la fait suivre de ces mots " et généralement tous accidents et fortunes de guerre ". L'addition est surabondante, car les termes hostilités et molestations sont assez vagues pour tout comprendre. Ainsi la prise est un acte d'hostilité et les dommages éprouvés pour l'éviter sont le résultat d'hostilités.

L'on admet généralement que les belligérants ne peuvent capturer : 1° les bâtiments neutres; 2° les marchandises neutres se trouvant à bord du navire ennemi; 3° les marchandises ennemies se trouvant à bord d'un navire neutre, à moins qu'elles ne soient de nature à être considérées comme contrebande de guerre. Ce n'est pas à dire pour cela que le risque de guerre ne puisse exister pour aucune des choses appartenant à ces trois catégories; la marchandise neutre est exposée à être arrêtée avec le navire ennemi qui la porte; ce risque d'arrêt est un risque de guerre (Cruysmans, n° 36; Desjardins, n° 1428); l'arrêt, quand il se produit, est une fortune de guerre.

L'article 1er de la police d'Anvers fait, comme l'article 178 de la loi maritime, la distinction des risques de mer et des risques de guerre; il est ainsi conçu : " Les assureurs prennent à leur charge, jusqu'à concurrence de leurs souscriptions respectives, tous dommages et pertes provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées, changements forcés de route, de voyage et de vaisseau, jet, feu, pillage, captures et molestation de pirates, risques de mer pendant la quarantaine, négligence du capitaine et de l'équipage, baraterie de patron, et, généralement, tous accidents de mer. Les risques de guerre ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y ait convention expresse. Dans ce cas, il est entendu qu'ils répondent de tous dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis et ennemis, reconnus et non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre. "

ART. 179.

Dans le cas où l'assurance ne comprend pas les risques de guerre, le contrat est résilié lorsqu'un fait de guerre modifie les conditions du voyage. — Toutefois, si ce fait survient en mer, la résiliation du contrat n'a lieu que du moment où le navire sera ancré ou amarré au premier port qu'il atteindra.

ART. 180.

Dans le cas de l'article précédent, les objets assurés sont présumés avoir péri par fortune de mer, jusqu'à preuve du contraire.

ART. 181.

Les assureurs qui souscrivent les risques de guerre seuls sont, indépendamment de leurs obligations de ce chef, substitués, pour les risques ordinaires, aux assureurs francs de guerre, à partir du moment où le contrat, en ce qui concerne ces derniers, a été résilié conformément à l'article 179.

SOMMAIRE.

768. — L'assureur étranger aux risques de guerre cesse de répondre des risques de mer lorsqu'un fait de guerre modifie les conditions du voyage assuré ; le contrat n'est pas annulé (V. n° 634), il est résilié pour l'avenir (Cruysmans, *ibid.*, n° 71).

L'article 179 émane de la Commission extra-parlementaire ; il a été proposé par elle après qu'elle eut décidé le maintien du système

de l'article 350 du Code, système d'après lequel l'assureur maritime répond des risques de guerre s'il n'y a convention contraire.

Les procès-verbaux de la Commission nous fournissent le commentaire de l'article 179 :

Un membre propose d'insérer dans la loi la disposition suivante, en vue de permettre aux assureurs de s'affranchir des risques de guerre et de préciser dans cette hypothèse la nature et l'étendue de leurs obligations :

" Les assureurs peuvent s'affranchir des risques de guerre; ils ne répondent pas alors des pertes et dommages provenant d'hostilités, représailles, prise par corsaire, blocus, arrêts, molestations de gouvernements quelconques, reconnus et non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre. Dans ce cas, le contrat est résilié du moment qu'un fait de guerre modifie les conditions de l'assurance ; toutefois, si ce fait survient en cours de voyage, la résiliation du contrat n'a lieu que du moment où le navire sera ancré ou amarré au premier port qu'il atteindra. "

Un membre croit inutile de proclamer, par une disposition de la loi, que les assureurs peuvent s'affranchir des risques de guerre. Il suffirait de régler la nature de leurs obligations, dans cette hypothèse, en disant : dans le cas où l'assureur s'est affranchi, par la police, des risques de guerre, etc.

Il semble également inutile de reproduire ici l'énumération des différents faits de guerre dont l'assureur ne doit pas répondre. L'article précédent énumérant tous les faits de guerre que l'assureur doit garantir, il s'ensuit nécessairement que, s'il est affranchi des risques de guerre par la convention, il n'est plus tenu de répondre d'aucun des faits compris dans cette énumération.

Quelques membres font encore remarquer que la rédaction proposée ne paraît pas exprimer assez clairement le principe qu'on entend consacrer. Il semblerait résulter de cette rédaction que l'assureur qui s'est affranchi des risques de guerre, et qui n'a garanti que les risques de mer seulement, ne serait plus tenu, même de ces derniers risques, dès l'instant que se produirait un fait de guerre quelconque ; il est cependant certain que le contrat de celui qui a assuré franc de risques de guerre ne doit être résilié qu'à raison de ce que la nature des risques de mer qu'il a assurés serait modifiée par l'effet du fait de guerre, qui se serait produit; par exemple, lorsqu'en cours de voyage un fait de guerre survient, que le navire est capturé et obligé de dévier ainsi de la route en vue de laquelle l'assurance avait été contractée, ce changement de route étant le résultat d'un fait de guerre dont l'assureur s'est affranchi, le sinistre qui se produirait ensuite ne peut être garanti par l'assureur; mais si, dans le cours du voyage, la guerre éclate et que, nonobstant cet événement, le navire, continuant son voyage sans en éprouver d'inconvénients quelconques, éprouve un dommage par l'effet d'une simple fortune de mer, il va de soi que le contrat d'assurances devra produire tous ses effets et que l'assureur devra réparer le dommage éprouvé.

Il faut donc, pour que l'assureur cesse d'être tenu, que le navire ait été atteint directement ou indirectement par le fait de guerre, de telle sorte que ce

fait de guerre ait eu pour effet de changer la nature des risques que l'assurance avait eu pour objet de garantir.

Le fait de guerre ne doit pas toujours avoir atteint le navire d'une manière directe. Dans l'hypothèse, par exemple, où le navire étant en cours de voyage, le capitaine, apprenant que la guerre a éclaté, eût cru devoir changer de route pour éviter de tomber entre les mains des ennemis, il est certain que, bien que le navire n'eût été directement atteint par aucun fait de guerre, le changement de route qui a pu modifier la nature des risques en vue desquels le contrat avait été fait, n'en serait pas moins la conséquence d'un fait de guerre, et que l'assureur ne devrait plus répondre du sinistre que pourrait épouver le navire dont la route aurait ainsi été modifiée.

La Commission admet que telle est, en effet, la signification que doit avoir la disposition proposée.

Différentes propositions sont successivement faites et discutées, quant à la rédaction à adopter, afin de rendre le plus clairement possible, à cet égard, la pensée de la loi.

La Commission adopte la rédaction suivante :

" Dans le cas où l'assureur s'est affranchi, par la police, des risques de guerre, le contrat est résilié lorsqu'un fait de guerre modifie les conditions du voyage.."

Un membre présente cependant une objection à ces termes : conditions du voyage ; il suppose qu'un navire étant en charge soit obligé, par suite d'un fait de guerre, tel que blocus, de remettre son départ pendant un laps de temps plus ou moins long.

Ne pourrait-on pas soulever des difficultés, dans cette hypothèse, en soutenant que le navire n'étant pas en cours de voyage au moment où s'est produit le fait de guerre, la disposition de l'article serait inapplicable ?

Mais on répond que, dans un cas semblable, les conditions du voyage devraient incontestablement être considérées comme ayant été modifiées, par cela même que le départ n'aurait pas pu s'effectuer de la manière et à l'époque que les parties avaient eues en vue en contractant l'assurance.

La Commission décide qu'il y a lieu d'admettre, comme on l'a fait dans la disposition proposée, que lorsque le fait de guerre ne survient qu'en cours de voyage, le contrat ne doit être résilié qu'après l'arrivée du navire dans le premier port de relâche. Cette exception au principe qui vient d'être admis a toujours été consacrée en pratique, dans l'intérêt du commerce et afin de ne pas rendre trop difficile la position des assurés. On a envisagé que le navire ayant été obligé de changer de route par suite d'un fait de guerre, le voyage qu'il est obligé de faire jusqu'au premier port de relâche remplace celui qu'il aurait fait s'il avait pu continuer la route en vue de laquelle l'assurance avait été contractée.

Un membre pense que les mots : en cours de voyage, employés dans la disposition proposée, ne sont pas suffisamment clairs, car il est bien entendu que, pour que cette disposition puisse être invoquée par l'assuré, il faut que le fait de guerre se soit produit pendant que le navire se trouvait dans un port de relâche. Cependant, dans cette dernière hypothèse, on pourrait fort bien soutenir qu'on était en cours de voyage. Il propose en conséquence de dire : toutefois si ce fait survient en mer, etc.

Cette nouvelle rédaction est adoptée. (N. B. n° 725.)

La pensée mère de l'article se trouve condensée dans ces mots: « Il faut, pour que l'assureur cesse d'être tenu, que le navire ait été atteint, directement ou indirectement, par le fait de guerre, de telle sorte que ce fait de guerre ait eu pour effet de changer la nature des risques que l'assurance avait eu pour objet de garantir ». Il ne suffit donc pas d'une déclaration de guerre pour dégager l'assureur des risques de mer (Cruysmans, *ibid.*, n° 7), il faut qu'un fait de guerre transforme le risque.

Les amendements de 1875 ont renversé la situation faite jusque-là à l'assureur maritime, quant à la responsabilité des risques de guerre, sans que l'article 179 ait dû être remanié. Que cet assureur, en effet, soit affranchi des risques de guerre par une clause spéciale ou par le droit commun, il n'importe; l'article détermine les obligations de tous les assureurs maritimes qui restent étrangers aux risques de guerre.

Le second paragraphe de l'article 179 apporte un tempérament au principe énoncé dans le premier. Si le fait de guerre qui modifie les conditions du voyage survient pendant que le navire est en mer la résiliation du contrat n'a lieu qu'au moment où le navire a pu se jeter dans un port après avoir appris le fait de guerre. Ce paragraphe suppose que le fait de guerre n'atteint qu'indirectement le navire en l'obligeant à changer de route pour gagner un port plus proche que son port de destination. Qu'arrivera-t-il si le fait de guerre atteint directement le navire; par exemple, si le navire est capturé? L'assureur des risques de mer reste-t-il tenu de ceux-ci jusqu'à ce que le capteur ait conduit sa prise dans un port? La question n'a pas d'importance si le navire est déclaré de bonne prise, mais la prise peut être annulée. L'assureur maritime est-il alors tenu des avaries survenues depuis la prise jusqu'à l'arrivée dans le port? Le texte de l'article 179 veut qu'il en soit ainsi, bien que cette hypothèse n'ait pas préoccupé le législateur.

Il importe peu que le port où se jette le navire soit ami ou ennemi; l'assureur des risques maritimes n'est tenu d'autres risques que de ceux de la navigation jusqu'au premier port qu'atteint le navire. Le risque de se jeter dans un port ennemi est un risque de guerre.

Le capitaine, supposons-le, aime mieux éviter le port le plus voisin, soit parce qu'il appartient à l'ennemi, soit par d'autres motifs, et, dans sa route vers un port plus éloigné, il fait naufrage. L'assu-

reur des risques maritimes est-il tenu de la perte ? Il l'est, car il répond des risques de mer jusqu'au premier port qu'atteint le navire; à supposer que le capitaine ait commis une baraterie en ne se jetant pas dans le port le plus voisin, l'assureur des risques de mer est tenu de cette faute.

Il dépend, on le voit, du capitaine de réduire ou d'augmenter les risques de l'assureur maritime, tenu des bararateries de patron; c'est en cela que consiste le risque de baraterie.

Le Congrès d'Anvers a voté la résolution suivante : " A moins de stipulation contraire, l'assurance maritime doit ne pas comprendre les risques de guerre; mais, s'il survient un fait de guerre qui modifie les conditions du voyage, l'assurance des risques de mer doit ne cesser ses effets que lorsque le navire est ancré ou amarré au premier port qu il atteindra. "

769. — L'assurance étant résiliée, qu'advient-il de la prime ? Est-elle acquise en entier à l'assureur en vertu du principe général d'après lequel la prime lui appartient dès que le risque a commencé ? Faut-il, au contraire, appliquer, par analogie, l'article 177 et n'accorder que la demi-prime ? Ou bien encore faut-il attribuer à l'assureur une fraction de la prime proportionnelle au voyage effectué, une sorte de prime de distance ? Ces questions, posées à la séance de la Chambre du 8 février 1877, déterminèrent le renvoi de l'article à la Commission (N. B. n° 1338). Le Rapport, déposé le 6 décembre suivant, s'exprime en ces termes :

La solution la plus équitable consiste dans la restitution de la prime en proportion des risques non subis ou, en d'autres termes, en proportion de la durée probable de la route restant à faire. (N. B. n° 1391.)

Aucun texte ne fut proposé par la Commission de la Chambre pour réaliser sa pensée; elle a supposé sans doute que l'article 10 de la loi du 11 juin 1874 suffit (V. n° 634).

770. — Un membre de la Commission extra-parlementaire proposa de terminer l'article 179 par une disposition ainsi conçue : " Dans le doute sur la cause de la perte, les objets assurés sont présumés avoir péri par fortune de mer ". La Commission admit la proposition en principe, mais décida d'en faire l'objet d'un article séparé et d'en rendre la rédaction plus claire ; elle adopta le texte qui est devenu l'article 180 (N. B. n° 726).

Nous nous trouvons ici en présence d'une véritable présomption légale et nous pouvons en argumenter à l'appui de notre refus d'admettre des présomptions de faute ou de vice propre en l'absence de textes de lois (V. n° 661) ; l'article 1350 exige un tel texte et, chaque fois que le législateur croit devoir faire application de cette prescription générale, il s'y conforme en édictant un texte spécial.

771. — Le législateur veut que l'assuré prudent, garanti par une compagnie contre les risques de mer, par une autre contre les risques de guerre, ne se trouve pas, sans le savoir, privé de toute protection contre les premiers risques ; à cet effet il impose la responsabilité des risques de mer à l'assureur des risques de guerre à partir de la résiliation du contrat relatif aux risques de mer. Cette disposition n'est pas d'ordre public, les parties sont libres d'y déroger.

L'article 181 est la contre-partie et le correctif de l'article 179; il émane, comme lui, de la Commission extra-parlementaire ; cherchons-en l'explication dans ses procès-verbaux :

Un membre estime qu'après avoir déterminé les obligations des assureurs affranchis par contrat des risques de guerre, il y a lieu de déterminer aussi celles des assureurs qui restreignent, au contraire, leur responsabilité aux seuls risques de guerre. Lorsqu'un fait de guerre se produit, ce fait qui, d'après les dispositions qui viennent d'être admises, libère de toute responsabilité, même pour les résultats des fortunes de mer, l'assureur affranchi des risques de guerre, doit avoir pour effet, comme conséquence nécessaire, de faire retomber sur l'assureur des risques de guerre les conséquences de ces fortunes de mer. La résiliation de l'assurance des risques de mer a pour cause le fait de guerre; par conséquent, le deuxième assureur, qui doit garantir les dommages résultant des faits de guerre, est tenu de la fortune de mer dont ces faits ont été la cause première.

Il propose d'exprimer ces principes par la disposition suivante :

„ Les assureurs qui souscrivent les risques de guerre seuls, non seulement sont tenus des pertes et dommages causés par ces risques, mais ils continuent de courir, le cas échéant, jusqu'au terme du voyage, les risques à charge de l'assureur franc de guerre, du moment où ils finissent pour celui-ci. „

Les principes exprimés par cette disposition sont admis, sans contestation, par la Commission, mais diverses observations sont échangées au sujet de la rédaction proposée.

La Commission adopte un article ainsi conçu, en vue de régler les obligations des assureurs des risques de guerre :

„ Les assureurs qui souscrivent les risques de guerre seuls sont, indépendamment de leurs obligations de ce chef, substitués, pour les risques ordinaires, aux assureurs franc de guerre, à partir du moment où le contrat, en ce qui concerne ces derniers, a été résilié conformément à l'art. 179. „ (N. B. n° 727.)

Les propositions de la Commission ne soulevèrent aucune opposition à la Chambre, mais le Rapport de la Commission du Sénat les critiqua. Il semble que la partie des procès-verbaux de la Commission extra-parlementaire qui y a trait ait échappé à l'attention du Rapporteur du Sénat; il s'exprime en ces termes :

Les motifs de cette disposition ne sont pas indiqués dans le rapport. Comment peut-elle se justifier? Deux assurances sont contractées, l'une par des assureurs souscrivant les seuls risques de guerre, l'autre par des assureurs francs de guerre et n'ayant garanti que les risques ordinaires; le contrat de ces derniers est résilié, conformément à l'article 179, par suite d'un fait de guerre qui a modifié la condition de voyage. Pourquoi, en vertu de quel principe, les assureurs qui n'ont garanti que les risques de guerre, doivent-ils, le fait de guerre se produisant, garantir aussi les risques ordinaires de l'assurance desquels ils ne s'étaient pas chargés? Nous attendrons à cet égard des explications avant de nous prononcer.

Il nous paraît, dans tous les cas, que l'assurance, s'étendant à des objets non prévus par le contrat, le taux de la prime d'assurance devrait être modifié. (N. B. nº 1569.)

La Commission du Sénat perdait de vue que la cessation, en cas de guerre, des obligations de l'assureur des risques de mer est considérée par le législateur comme un risque de guerre; l'assureur des risques de guerre est libre d'exclure ce risque spécial, mais il doit l'exclure s'il ne veut le courir. Le Rapporteur revint sur ses critiques à la séance du 27 mai 1879, reconnaissant d'ailleurs qu'il ne peut y avoir de doute sur la portée du texte critiqué; le Ministre de la justice le défendit en se plaçant au point de vue des intérêts du commerce, mais il ne répondit pas à une question du Rapporteur. « N'y a-t-il pas lieu, demandait M. d'Anethan, de changer la prime d'assurance puisqu'il y a ici une double obligation imposée par la volonté du législateur? » Nous pensons que l'assureur des risques de guerre, héritier des obligations de l'assureur des risques de mer, l'est aussi de ses droits et que la fraction de prime, ristournée pour l'assureur des risques de mer (V. nº 769), revient dans ce cas à l'assureur des risques de guerre.

La pensée qui domine les articles 179 et 181 est la suivante : l'assuré qui s'assure séparément contre les risques de mer et contre les risques de guerre est garanti pendant toute la durée du voyage assuré; il l'est exclusivement par l'assureur des risques de mer jusqu'au moment où surgit le risque de guerre; à partir

de ce moment jusqu'à celui où le navire atteint un port quelconque les risques se partagent : l'assureur des risques de mer supporte les risques de mer, l'assureur des risques de guerre supporte les risques de guerre; enfin, à dater de l'entrée du navire dans ce port, tous les risques indistinctement sont à la charge de l'assureur des risques de guerre.

La disposition de l'article 172, qui prolonge les risques de mer jusqu'à la fin du déchargement, ne régit pas le cas qui nous occupe (Cruysmans. Révision du C. de Com. n° 76).

ART. 182.

Tout changement de route, de voyage ou de vaisseau ordonné par l'assuré, et toutes pertes et dommages provenant de son fait, ne sont point à la charge de l'assureur, et même la prime lui est acquise, s'il a commencé à courir les risques.

ART. 183.

Les dommages causés par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs, ne sont point à la charge des assureurs.

ART. 195.

L'assureur est déchargé des risques, et la prime lui est acquise, si l'assuré envoie le vaisseau en un lieu plus éloigné que celui qui est désigné par le contrat, quoique sur la même route. — L'assurance a son entier effet si le voyage est raccourci, pourvu que le capitaine s'arrête dans un port d'échelle. — Toutefois, l'assureur est tenu des pertes, dommages et dépenses antérieurs à la prolongation ou au changement de voyage.

Code de 1807. Art. 351. — Tout changement de route, de voyage ou de vaisseau, et toutes pertes et dommages provenant du fait de l'assuré, ne sont point à la charge de l'assureur; et même la prime lui est acquise, s'il a commencé à courir les risques. — Art. 352. — Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose et les dommages causés par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs ne sont point à la charge des assureurs. — Art. 364. — L'assureur est déchargé des risques, et la prime lui est acquise, si l'assuré envoie le vaisseau en un lieu plus éloigné que celui qui est désigné par le contrat, quoique sur la même route. L'assurance a son entier effet, si le voyage est raccourci.

Ordonnance de 1681. Livre III. Tit. VI. Art. 27. — Si toutefois le changement de route, de voyage ou de vaisseau arrive par l'ordre de l'assuré, sans le consentement des assureurs, ils seront déchargés des risques; ce qui aura pareillement lieu en toutes autres pertes et dommages qui arriveront par le fait ou la faute des assurés; sans que les assureurs soient tenus de restituer la prime, s'ils ont commencé à courir les risques. — Art. 29. — Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose ne tomberont point sur les assureurs. — Art. 36. — Les assureurs seront déchargés des risques, et ne laisseront de gagner la prime, si l'assuré, sans leur consentement, envoie le vaisseau en un lieu plus éloigné que celui désigné par la police, quoique sur la même route; mais l'assurance aura son effet entier, si le voyage est seulement raccourci.

SOMMAIRE.

772° — Rapports qu'ont entre eux les articles 182, 183 et 195.
773° — En principe, l'assureur maritime ne répond d'aucune faute de l'assuré.
774° — Ni de ses préposés.
775° — Clauses dérogatoires.
776° — Inutilité de l'article 183.
777° — L'article 182 applique l'article 31 et déroge à l'article 10 de la loi du 11 juin 1874.
778° — Changement, prolongation, raccourcissement du voyage.
779° — Changement de route.
780° — Changement de vaisseau.
781° — L'assureur est tenu des risques antérieurs au changement ou à la prolongation.
782° — Changement de nationalité, de propriétaire ou de capitaine.
783° — Assurances limitées par le temps et le lieu.
784° — Clauses dérogatoires.

772. — L'article 182 est complexe : il décharge l'assureur de toutes pertes et dommages provenant du fait de l'assuré; il dégage l'assureur toutes les fois qu'un changement de route, de voyage

ou de vaisseau, ordonné par l'assuré, modifie le risque. La première des dispositions réunies dans l'article 182 est répétée, sous une autre forme, dans l'article 183 ; l'article 195 est une application de la seconde. Ces trois articles de la loi maritime ont le même objet que les articles 16 et 31 de la loi du 11 juin 1874, ils en diffèrent cependant en certains points que nous relèverons.

773. — Les articles 16 et 33 de la loi sur les assurances en général dégagent l'assureur de l'obligation d'indemniser l'assuré lorsque la perte ou le dommage est causé par la faute grave de celui-ci (V. n° 652). Un membre de la Commission extra-parlementaire proposa de mettre l'article 351 du Code de 1807 en harmonie avec ces dispositions. Les procès-verbaux de la Commission relatent les motifs invoqués à l'appui de cette proposition et ceux qui la firent repousser :

Un membre rappelle à la Commission qu'au titre des assurances terrestres elle a admis, à l'art. 22, un principe analogue à celui de l'article 351, en dispensant l'assureur de la responsabilité des pertes et dommages résultant du " fait ou de la faute grave de l'assuré ". Il propose de reproduire, à l'art. 351, les mots " fait ou faute grave de l'assuré ". Si ces termes n'étaient pas reproduits ici on serait nécessairement amené à en induire que le sens de la disposition serait autre selon qu'il s'agirait des assurances terrestres ou des assurances maritimes.

D'autres membres sont d'avis qu'il y a réellement une différence à faire, sous ce rapport, entre les assurances terrestres et les assurances maritimes : en matière d'assurances terrestres, la Commission a admis que l'assureur est libéré toutes les fois que le dommage ou la perte est le résultat de la faute grave de l'assuré, mais que la responsabilité est engagée en cas de faute légère de la part de celui-ci. C'est pour exprimer cette idée qu'on a admis la rédaction " fait ou faute grave ". Il ne peut en être de même en matière d'assurances maritimes. Là, la responsabilité de l'assureur ne peut être engagée dans aucun cas quelconque de faute de la part de l'assuré ; les nécessités de la navigation, les exigences du commerce maritime ne permettent pas de donner à l'art. 351 un sens aussi restreint que celui qu'on a donné à l'art 22 des assurances terrestres ; il y a donc lieu, précisément pour exprimer cette idée, d'admettre une rédaction différente pour ces deux sortes d'assurances et de maintenir les termes de l'art. 351.

Adoptant ces considérations, la Commission décide de ne point reproduire ici la rédaction de l'art. 22 du titre précédent. (N. B. n° 730.)

Les assurances maritimes ont toujours été régies par la règle ; *si casus evenit culpa assecurati non tenentur assecuratores* (Desjardins, n°s 1404 *bis*, 1407).

774. — L'irresponsabilité de l'assureur maritime, quant aux dommages provenant du fait de l'assuré, a pour conséquence de dégager cet assureur de la responsabilité des fautes des préposés de l'assuré (Valroger, n° 1584). En effet, la responsabilité civile, édictée par l'article 1384 du Code civil, est basée sur la légèreté du choix fait ou l'insuffisance de la surveillance exercée par le commettant ; ce serait renverser d'une main ce qu'on aurait édifié de l'autre que d'admettre l'irresponsabilité de l'assureur pour le dommage causé par l'assuré personnellement, si légère que soit la faute de celui-ci, et de rendre l'assureur responsable du dommage causé par ceux dont l'assuré doit répondre (V. n° 654). Les besoins du commerce maritime ont cependant amené le législateur à apporter un tempérament à cette règle ; il fait l'objet de l'article 184.

775. — Après avoir écrit : „ Il serait intolérable que l'assuré s'indemnisât sur autrui des pertes dont il serait l'auteur „, Emérigon (Ch. XII, Sect. 2, § 1) ajoute : „ C'est ici une règle générale à laquelle il n'est pas permis de déroger par un pacte contraire. „ Valin (sur l'art. 27) traite d'absurdes, d'illusoires et de frauduleuses les clauses d'irresponsabilité. Cependant ni l'Ordonnance, ni le Code, ni la loi de 1879 n'interdisent expressément aux parties de mettre à la charge de l'assureur les conséquences des fautes de l'assuré.

Personne n'admet que l'assureur puisse être conventionnellement tenu de réparer les pertes résultant de toutes les fautes de l'assuré indistinctement, même de son dol, même des faits délictueux ; les commentateurs du Code se divisent en partisans de l'opinion d'Emérigon, interdisant toute assurance contre les pertes provenant de la faute personnelle de l'assuré (J. V. Cauvet, n° 141 ; Lyon-Caen et Renault, n° 2147 ; Desjardins, n° 1404. III ; Bédarride, n° 1260), et en partisans d'opinions intermédiaires traçant des lignes de démarcation pour séparer les fautes dont l'assuré peut et celles dont il ne peut faire peser les conséquences sur l'assureur (Valroger, n° 1586 ; Droz, n° 198).

Il faut appliquer ici la même règle qu'en matière d'affrètement : l'assuré peut valablement, par une clause de la police, se libérer de toutes les fautes dont le fréteur peut se libérer par une clause de la charte partie ou du connaissement (V. n° 112).

776. — « Pour donner un sens » à la partie de l'article 352 du Code que reproduit l'article 183 de la loi de 1879, M. Boistel (n° 1376) enseigne que les chargeurs répondent, envers leur assureur, du fait du propriétaire du navire et que, réciproquement, ce propriétaire répond, envers son assureur, du fait du chargeur.

Cette doctrine n'a rencontré aucun écho (Weil, n° 167 ; Valroger n° 1582; Alauzet, n° 2132; Ruben de Couder, V° Assur. marit., n° 448; Desjardins, n° 1404). Le chargeur ne répond pas du vice propre du navire (V. n° 796); à bien plus forte raison ne peut-il être responsable des fautes personnelles du propriétaire de ce navire.

Les raisons qui ont déterminé la Commission extra-parlementaire à maintenir cette partie de l'article 352 du Code sont assez confuses. Citons les procès-verbaux :

Un membre demande si cette disposition ne forme pas double emploi avec celle de l'article précédent qui décharge l'assureur de la responsabilité du dommage provenant du fait de l'assuré.

Un autre membre estime que l'article a en vue le propriétaire du navire, l'affréteur et le chargeur qui ne sont pas eux-mêmes assurés ; ce sont des tiers qu'emploie l'assuré, et l'article, en dispensant l'assureur des dommages résultant des faits de ces tiers, a pour objet de rendre l'assuré circonspect dans le choix qu'il fait des personnes qu'il emploie.

On répond cependant qu'ainsi entendu l'article serait sans aucune utilité parce que l'assureur, ne devant pas répondre des dommages provenant du fait de l'assuré lui-même, d'après l'art. 351, ne doit évidemment pas répondre non plus de ceux occasionnés par les agents de l'assuré. Cela résultait des principes généraux, sans qu'il fût nécessaire de le déclarer par une disposition expresse.

La disposition de l'art. 352 n'est qu'une conséquence du principe qui ne met aux risques de l'assureur que les accidents maritimes. (Dalloz, Rép., v° *Droit maritime*, n° 1905). A la différence de l'article 351, qui prévoit le cas où le fait de l'assuré a occasionné le sinistre, cause de la perte et du dommage, l'art. 352 s'occupe du cas où le dommage, provenant du fait de l'assuré, propriétaire affréteur ou chargeur, a été causé à la marchandise même. Ces deux dispositions ne forment donc point double emploi, bien que relatives toutes deux au cas de dommages résultant du fait de l'assuré (N. B. n° 733).

L'article 182 consacre l'irresponsabilité de l'assureur pour tous les dommages causés par le fait de l'assuré, sans distinguer entre le dommage éprouvé par sa propre chose et le dommage occasionné aux choses appartenant à des tiers, sans séparer le dommage œuvre par l'assuré de celui causé par ceux dont il répond ; ce texte général ne réclamait aucun complément. Mais ce serait faire

une fausse application de cette règle que de rendre l'assuré responsable des personnes qui ne sont pas sous sa dépendance, et ce à raison de ce qu'un lien contractuel les unit à lui.

Reconnaissons donc l'inutilité de l'article 183; il reproduit un principe exprimé déjà dans l'article 182 et, précédemment, dans l'article 16 de la loi du 11 juin 1874.

777. — L'article 31 de cette loi, nous en avons fait l'observation (V. n° 701), réunit deux catégories d'événements : ceux qui affectent la substance même du risque, ceux qui l'aggravent sans en modifier la nature.

L'article 182 de la loi maritime prévoit trois événements de la première catégorie (Desjardins, n° 1438, I; Em. Cauvet, II, n°s 14, 17; Ruben de Couder, V° Assur. mar., n°s 652, 726) et leur applique la règle édictée par l'article 31 de la loi de 1874 pour tous les événements du même genre. Le changement de voyage, de route, ou de navire, lorsqu'il est l'œuvre volontaire et libre de l'assuré, rompt le contrat d'assurance et la prime entière est acquise à l'assureur s'il a commencé à courir les risques. S'il en est autrement, le cas est régi par l'article 177. Nous trouvons ici une nouvelle dérogation à l'article 10 de la loi de 1874 : pour toutes autres assurances la résiliation du contrat entraîne la restitution d'une partie de la prime, partie correspondante aux risques non courus; en matière d'assurances maritimes la prime entière est acquise à l'assureur dès que les risques ont commencé.

L'article 182 ne diffère de l'article 351 du Code que par l'addition des mots " ordonné par l'assuré " qui suivent l'énumération " tout changement de route, de voyage ou de vaisseau ". Cette modification n'était pas nécessaire puisque l'article 178 range parmi les fortunes de mer dont, de droit, l'assureur est tenu " tout changement forcé de route, de voyage ou de vaisseau " (Ruben de Couder, V° Assur. mar., n° 394; Weil, n° 149; Valroger, n° 1577); elle a été proposée par la Commission extra-parlementaire afin de mieux marquer que le changement ne dégage l'assureur que s'il provient du fait de l'assuré. Les procès-verbaux en témoignent :

L'hypothèse de l'art. 351 est celle où le changement de route, de voyage ou de bateau a été provoqué par les ordres de l'assuré. Les mots : " provenant du fait de l'assuré " s'appliquent aussi bien aux changements de route, etc., qu'aux pertes et dommages dont parle cet article. Afin de lever tout doute à cet égard,

on pourrait dire : « tout changement de route, de voyage ou de vaisseau, ordonné par l'assuré, et toutes pertes et dommages provenant de son fait, » etc.

L'art. 351, ainsi modifié, est maintenu (N. B. n° 731).

778. — Le voyage est déterminé par le point de départ et le point d'arrivée; quand l'un d'eux est modifié, le voyage est changé (Cas. f., 25 août 1874; D. 75, 1, 161 — Desjardins, n° 1438, II).

Il en est ainsi, en effet, pour le cas le plus simple, le voyage direct d'un point à un autre. Lorsque le voyage n'est pas direct, mais comporte des escales, ce n'est pas changer le voyage, c'est le raccourcir que d'en arrêter le cours dans l'un des ports d'escale (Valroger, n° 1697; Desjardins, n° 1438, V).

La prolongation du voyage est l'envoi du navire en un port plus éloigné que celui convenu entre l'assureur et l'assuré; toute prolongation du voyage est un changement de voyage (V. n° 234).

Ce n'est pas prolonger le voyage, mais greffer un second voyage sur le premier, que de se rendre, — le premier voyage accompli, — en un point plus éloigné.

Le raccourcissement du voyage, dans le sens absolu du mot, consisterait dans l'envoi du navire en un point autre mais moins éloigné que le port convenu; ainsi entendu, le raccourcissement est un changement de voyage; l'assureur n'est tenu d'aucun des risques de ce voyage qui n'est pas le voyage assuré (Bédarride, n° 1292).

Il en est autrement du raccourcissement qui consiste à terminer le voyage en un des ports d'échelle convenus; il n'y a pas, dans ce cas, un changement de voyage, mais une renonciation à l'une des parties du voyage convenu (Lyon-Caen et Renault, n° 2157; E. Cauvet, II, n° 14). L'assureur court tous les risques du voyage ainsi raccourci.

Si le navire est assuré à prime liée et que, du port d'échelle où il s'arrête, il revienne au port de départ, chacun des voyages d'aller et de retour est raccourci sans être changé (Pand. b., ibid., n° 452; Bédarride, n° 1376).

M. Weil (n° 152) enseigne qu'il suffit que le port où le navire s'arrête se trouve sur la ligne du voyage assuré. Cette tolérance est contredite par les travaux préparatoires de la loi de 1879. Les modifications apportées par l'article 195 de la loi maritime à l'article 364 du Code de 1807 émanent de la Commission extra-parle-

mentaire; il résulte de ses procès-verbaux que le contrat d'assurance n'est maintenu, en cas de raccourcissement du voyage, que si le port où le voyage se termine est un port d'échelle.

" Un port autre que les ports d'échelle peut offrir des dangers qui ne sont pas entrés dans les prévisions des assureurs (N. B. n° 751). "

779. — Le changement de route, communément appelé *déroutement* et en Angleterre *déviation,* consiste à s'écarter de la route normale conduisant du point de départ du voyage assuré à son point d'arrivée, sans cependant modifier aucun des deux points extrêmes. " C'est une condition implicite de chaque police, écrit Arnould (6e édit. p. 242), que le voyage assuré oblige à suivre la route consacrée par un long usage comme la plus sûre et la plus directe, sans en dévier pour toucher à quelque port que ce soit entre les deux points extrêmes du voyage, à moins que cette faculté ne soit expressément insérée dans la police. "

Parfois deux routes sont usitées (Em. Cauvet, II n° 16. — C. Bruxelles, 30 juillet 1887; J. A. I. 369); dans ce cas l'assuré a le choix entre elles.

En principe, le navire doit se rendre en droiture du port de départ au port de destination (Desjardins, nos 1317, 1438, V.; Weil, nos 152).

L'assuré peut se réserver le droit de toucher ou de faire échelle, c'est-à-dire d'aborder aux ports de la route, d'y prendre et d'y laisser charge; dans ce cas l'ordre des escales, tel que le règle la convention ou l'usage, doit être observé (Valroger, nos 1353 et 1573) et le navire ne peut entrer que dans les ports se trouvant sur sa route (Cas. f. 9 Janvier 1872; D. 72. 1.199 — Bédarride, n° 1297; Em. Cauvet, II, n° 26).

La police peut accorder plus de latitude encore à l'assuré; elle peut lui permettre de *dérouter,* c'est-à-dire de dévier de la route normale, de *rétrograder*, c'est-à-dire de retourner en arrière (Desjardins, nos 1317, 1318). La réunion de ces trois clauses : *faire échelle, dérouter, rétrograder,* — fort ancienne, au témoignage de Valin, — donne assurément à l'assuré une grande liberté; elle ne lui permet pas néanmoins de changer le voyage (Bédarride, n° 1301); elle ne lui permet pas davantage de le prolonger, aux risques des assureurs; si donc le navire a touché le port de destination et s'il rétrograde ensuite, l'assureur ne répond pas des pertes de ce nouveau voyage (Valroger, n° 1573; Desjardins, n° 1317).

On peut réunir deux des trois clauses en question, comme on peut les réunir toutes trois ou n'en admettre qu'une seule ; l'assuré qui s'est réservé le droit de faire échelle et de dérouter peut s'écarter de sa route normale pour faire escale à droite ou à gauche, mais sans pouvoir revenir sur ses pas ; s'il peut faire des échelles, même retrogrades, sans cependant avoir obtenu la faculté de dérouter, il peut rebrousser chemin mais sans s'écarter de la série d'échelles qui se trouvent sur la route normale du voyage entrepris. Les trois clauses se trouvent réunies dans la clause unique donnant à l'assuré le droit de *toucher partout, avant, arrière, à gauche, à droite* (Bédarride, nº 1300).

Arnould (*ibid.*, p. 449) fait, à propos du déroutement, une remarque, d'application générale : il importe peu que la perte soit l'effet du changement de risque. « L'assureur, écrit-il, ne s'est engagé à indemniser l'assuré qu'à la condition implicite que le risque resterait précisément le même qu'il apparaissait en face de la police interprétée par l'usage. Dès que, par le fait de l'assuré ou de ses agents, le risque est en quelque degré modifié, quoique non aggravé, la responsabilité de l'assureur cesse par rupture de la condition sous laquelle seule il s'est engagé à être responsable. »

Il importe donc peu que le vaisseau substitué au vaisseau assuré soit meilleur que celui-ci, la route suivie, le voyage effectué moins périlleux que la route ou le voyage convenus (Valroger, nº 1571) ; il ne s'agit pas ici d'aggravation de risque, mais de transformation de risque.

780. — Le changement de vaisseau ne comporte guère d'explications ; le vaisseau est l'objet même du contrat d'assurance sur corps ; il est le lieu du risque dans les assurances sur facultés, le local mobile où s'emmagasinent les marchandises à transporter par mer.

Si le navire n'est pas désigné et que la marchandise soit mise à bord d'un navire, le chargement opère désignation ; il n'appartient plus ensuite à l'assuré de faire, avant le départ, transborder la marchandise sur un autre navire ; le temps des risques a commencé à courir (Bédarride, nº 1294).

781. — Le changement de voyage, de route ou de vaisseau transforme le risque et dégage l'assureur, mais il ne le dégage qu'à partir

du moment où le risque est transformé (Haghe et Cruysmans, n° 144). Jusque là les risques convenus sont à sa charge. Le dernier paragraphe de l'article 195 trace la crête de partage des responsabilités. Cette ligne de démarcation est justifiée en quelques mots dans les procès-verbaux de la Commission gouvernementale :

" Il n'existe aucun motif pour décharger l'assureur de toute responsabilité du chef d'événements de mer antérieurs à la prolongation ou au changement de voyage " (N. B. n° 751).

Il est aisé de déterminer ce moment précis lorsqu'il s'agit d'un changement de route ou de vaisseau; le fait matériel domine. En est-il de même pour le changement de voyage? Faut-il n'admettre le changement de voyage qu'à partir du moment où le navire s'écarte de la route conduisant au port convenu pour y substituer une route différente, ou suffit-il que ce changement soit décidé par l'armateur et constaté par les expéditions du navire? Le Code allemand consacre cette seconde alternative: son article 817 est ainsi conçu : " Le voyage est changé dès l'instant où la résolution de diriger le navire sur un autre port de destination est mise à exécution, quand même le navire ne serait pas encore (au moment de la perte) sorti de la route commune aux deux ports de destination. " La Cour de cassation de France s'est prononcée dans le même sens (25 août 1874; D. 75. 1. 161 — 8 août 1876; D. 77. 1. 109) et c'est aussi l'avis des commentateurs du Code (Desjardins, n° 1438. I et IV; Valroger, n° 1571; Bédarride, n° 1293; Weil, n° 150; E. Cauvet, II, n° 10; Bravard et Demangeat, IV, p. 639).

Cette doctrine semble bien rigoureuse ; le Congrès d'Anvers ne s'y est pas rallié sans peine. L'une de ses Commissions proposait une solution diamétralement opposée : " Le changement de voyage, que celui-ci soit raccourci, prolongé ou modifié, ne doit être une cause de rupture d'assurance que si le sinistre a eu lieu après que le navire a quitté la route qu'il devait suivre pour le voyage assuré. " Le Congrès, fidèle à l'opinion généralement admise, a substitué à cette proposition la rédaction suivante: " Le changement de voyage annule le contrat d'assurance, même quand le sinistre a eu lieu avant que le navire ait quitté la route qu'il devait suivre pour le voyage assuré ".

Il résulte des principes que nous venons d'exposer que si le navire reçoit, en un port d'escale, l'ordre de prendre ses expé-

ditions pour un port autre que le port de destination convenu, les avaries essuyées avant ce moment concernent les assureurs (Desjardins, nº 1438. III). Le changement de voyage ne date que de la prise des expéditions.

782. — La loi ne parle ni du changement de capitaine, ni du changement de propriétaire, ni du changement de nationalité du navire. Ces changements, dépourvus d'intérêt pour l'assureur des facultés, n'ont pas pour effet de substituer un risque à un autre (V. nº 227); toutefois, si le risque n'est pas transformé, le changement de capitaine, de propriétaire ou de nationalité peut l'aggraver à tel point que l'assureur n'eût pas contracté aux mêmes conditions s'il avait connu ce changement; le juge du fait apprécie souverainement si l'aggravation est de nature à dégager l'assureur de ses obligations (art. 31, L. 10 juin 1874).

Le changement de capitaine intéresse d'ordinaire si peu l'assureur qu'il ne mentionne pas dans la police le nom du capitaine ou le fait suivre de la formule *ou tout autre pour lui* (Valroger, nº 1352; Desjardins, nºs 1314, 1438, VIII). Une disposition du Code italien (art. 617) porte expressément que « le changement du capitaine ou du patron, même par un congé que lui donne le propriétaire du vaisseau, ne fait pas cesser les effets de l'assurance. »

Le changement de propriétaire est régi par l'article 30 de la loi de 1874; ce changement ne résulte pas seulement d'une vente, la promesse de vente vaut vente (Weil, nº 155).

Le changement de nationalité se confond, d'ordinaire, avec le changement de propriétaire ; s'il se produit un changement de nationalité sans changement de propriétaire, cet événement n'a d'intérêt qu'au point de vue des risques de guerre.

Quand les parties stipulent la résiliation de l'assurance en cas de changement de capitaine, de propriétaire ou de nationalité, le juge doit la prononcer dès que l'événement se réalise.

783. — L'assurance ne se conclut pas toujours au voyage ; tantôt elle est limitée par le lieu, tantôt elle l'est par le temps, tantôt à la fois par le lieu et le temps des risques. L'assurance à temps supprime toutes les difficultés relatives aux changements de voyage et de route; ces difficultés renaissent quand le temps se combine avec le lieu.

L'article 182 régit-il les assurances limitées comme temps et comme lieu? La Cour d'Aix (24 janvier 1876; J. M. 76. I. 88) ne l'a pas admis; d'après elle, il ne faut, dans ces assurances, tenir compte que du temps et du lieu du sinistre, sans se préoccuper du point de savoir si le voyage en cours eût pu conduire le navire hors des lieux compris dans l'assurance. M. Emile Cauvet (II, n° 83) approuve l'arrêt d'Aix, mais cet arrêt a été cassé par la Cour de cassation de France (8 août 1876; J.P. 77, 658) et la plupart des auteurs se sont inclinés devant la décision de la Cour suprême (Valroger, n° 1570; Cresp, II, p. 77; Bravard et Demangeat, IV, p. 661; Bédarride, n° 1291; Desjardins, n°s 1317, 1438, II). L'annotateur du *Journal du palais*, M. Lyon-Caen, critique l'arrêt de la Cour de cassation de France: le Code de commerce, observe-t-il, ne s'est nullement occupé des assurances faites pour un temps déterminé avec indication des mers auxquelles ces assurances s'appliquent; l'article 364, disposition spéciale aux assurances au voyage et exorbitante du droit commun, ne peut être étendu par analogie.

Nous préférons aussi l'avis de la Cour d'Aix; l'on ne peut combiner les règles de l'assurance au voyage et celles de l'assurance à temps. L'assurance à temps ne comporte de point de départ et de point d'arrivée que sous le rapport du temps; elle est resserrée dans certaines limites au point de vue du temps et des lieux, mais il suffit que le sinistre survienne dans ces limites de temps et de lieu pour que l'assureur soit tenu. Si le navire sort des limites convenues l'assurance est suspendue, elle n'est pas résiliée. L'article 182 est de stricte interprétation, comme le sont tous ceux qui comminent des déchéances; l'interdiction d'un changement de voyage ne se conçoit que dans l'assurance au voyage; on ne peut étendre cette prohibition aux assurances à temps. Nous avons aussi refusé de l'étendre, par analogie, aux contrats à la grosse (V. n° 596).

784. — L'assureur seul est dégagé de ses obligations par le changement de voyage, de route ou de vaisseau. Il peut ne pas s'en prévaloir, il peut aussi renoncer à s'en prévaloir (Bédarride, n° 1295). La renonciation a pour effet de substituer l'assurance du voyage effectif à celle du voyage projeté et abandonné. L'assureur qui tient à sa clientèle se prête volontiers aux convenances des assurés lorsque le changement de combinaison lui est révélé en temps opportun.

ART. 184.

L'assureur est tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de baraterie de patron, s'il n'y a convention contraire. — Il n'est pas tenu des prévarications du capitaine choisi par l'assuré s'il n'y a convention contraire.

Code de commerce de 1807. Art. 353. — L'assureur n'est point tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de baraterie de patron, s'il n'y a convention contraire.

Ordonnance de 1681. Liv. III. Tit. VI. Art. 28. — Ne seront aussi tenus les assureurs de porter les pertes et dommages arrivés aux vaisseaux et marchandises par la faute des maistres et mariniers, si par la police ils ne sont chargés de la baraterie de patron.

SOMMAIRE.

785° — Règle applicable aux fautes de l'équipage.
786° — Exception relative au capitaine choisi par l'assuré.
787° — Limites que comporte l'assurance de la baraterie de patron.
788° — L'assuré doit-il assigner d'abord l'auteur de la baraterie ?
789° — Le chargeur, victime d'une baraterie, peut-il assigner l'assureur sur corps ?
790° — L'assureur ne peut assigner l'auteur de la baraterie avant d'avoir payé l'assuré.

785. L'article 184 de la loi maritime est le contrepied de l'article 353 du Code. L'assureur était affranchi, désormais il est tenu des risques de baraterie.

Le Code décrète l'irresponsabilité de l'assureur par rapport aux " prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage connues sous le nom de baraterie de patron ". Les commentateurs (Courcy, II, p. 3; Bravard, IV p. 672; Lyon-Caen et Renault, n° 2140; Valroger, n° 1612; Desjardins, n° 1416) en induisent que l'irresponsabilité de l'assureur n'est pas générale et que certaines fautes, ne rentrant pas dans la catégorie des barateries, restent à sa charge; ils s'entendent moins bien, il est vrai, lorsqu'il s'agit de déterminer les fautes non comprises dans ce terme générique.

Pourrait-on, retournant l'argumentation, prétendre que, sous le

régime nouveau, l'assureur, déclaré par la loi responsable " des prévarications et fautes connues sous le nom de baraterie de patron „, ne le serait pas des autres fautes ?

Ce serait aller à l'encontre de la pensée manifeste du législateur belge; en modifiant l'article 353 du Code, il a eu pour but d'imposer à l'assureur la responsabilité de toutes les fautes de l'équipage en ajoutant les bolateries de patron proprement dites aux fautes dont les risques, dans l'opinion commune, pesaient déjà sur l'assureur.

Les procès-verbaux de la Commission gouvernementale justifient en ces termes la réforme dont elle a pris l'initiative :

En fait, les usages du commerce ont admis que l'assureur est toujours responsable de la baraterie de patron ; les besoins et les exigences du commerce le commandaient ainsi. Dès lors, il faut reconnaître que la loi doit être modifiée, afin de la mettre d'accord avec les usages et avec les nécessités du commerce ; pourquoi, en effet, maintiendrait-on la disposition de la loi actuelle, alors qu'on a la certitude qu'elle ne sera jamais observée? Le principe qu'elle consacre a été également modifié par les législations étrangères, et notamment par le nouveau code hollandais, qui admet la responsabilité de l'assureur pour la baraterie de patron (N. B. n° 728).

L'assureur est désormais responsable de toutes les fautes de l'équipage et, sauf une exception dont nous déterminerons la portée, de toutes celles du capitaine.

Les conséquences de la baraterie de patron ne concernent pas l'assureur si la baraterie a été commise avant le commencement des risques (C. Bruxelles, 12 juillet 1862; J.A. 62. 1. 119); c'est là une application du principe général d'après lequel, pour déterminer la responsabilité de l'assureur, il faut considérer non le moment où le dommage se produit, mais le moment où se place la cause du dommage.

L'assureur répond de toutes les conséquences directes et immédiates de la baraterie (Desjardins, n° 1422*bis*).

L'assurance de la baraterie ne dispense en aucun cas l'assuré de fournir la justification du dommage. Il importe peu que les pièces justificatives aient disparu par baraterie; la règle: *actori incumbit onus probandi* ne souffre pas d'exception (Bédarride, n° 1283; Desjardins, n° 1423; Weil, n° 176). Le surcroît de frais résultant de ce que la baraterie a rendu la preuve plus difficile est à la charge de l'assureur (E. Cauvet, I, n° 455).

La difficulté qu'éprouve le juge à discerner la cause première du dommage est supprimée, dans la plupart des cas, quand l'assureur des fortunes de mer l'est aussi de la baraterie ; à ce point de vue on ne peut qu'approuver le législateur belge d'avoir sanctionné ce qui, précédemment, était d'usage.

Quoique la baraterie ne provienne pas de l'action des éléments, Emérigon (Ch. XII, Sect. 3) juge qu'elle " n'en est pas moins un très grand risque maritime puisqu'on est obligé de confier son bien aux gens de mer". Les événements de mer présentent, en effet, le plus souvent un mélange de l'action des éléments et de l'action de l'homme. MM. Lyon-Caen et Renault (nº 2140) enseignent que si la loi et la convention étaient muettes au sujet du risque de baraterie, il serait conforme aux principes généraux d'en rendre l'assureur maritime responsable. D'après nous, il faudrait distinguer, comme le fait le Code néerlandais (art. 637 et 640): la baraterie est, pour le propriétaire des marchandises, l'œuvre d'un tiers et, par conséquent, un cas fortuit ; pour le propriétaire du navire, au contraire, elle est l'œuvre d'un préposé dont il est responsable.

786. — L'article 184 de la loi maritime revient partiellement au principe consacré par l'article 16 de la loi du 11 juin 1874; il y revient en dérogeant à l'exception apportée à cette règle par l'article 182 de la loi maritime (V. nº 774). En principe, l'assureur répond de la faute légère de l'assuré et, par conséquent, de la légèreté apportée par celui-ci au choix de ses préposés et de l'insuffisance de la surveillance exercée sur eux ; par exception à cette règle, l'assureur maritime ne répond pas de ces fautes légères; par une exception à l'exception, l'assureur maritime répond des fautes d'une certaine catégorie de préposés de l'assuré, ceux qui forment l'équipage. Nous n'en avons pas fini avec les distinctions : par dérogation aux obligations qui incombent, en général, à l'assureur, quant aux fautes de l'équipage, les conséquences des " prévarications " du capitaine ne concernent pas l'assureur quand ce capitaine a été choisi par l'assuré. Ajoutons enfin, pour être complet, que, d'après un jugement du tribunal de commerce et un arrêt de la Cour de Gand (16 mars 1883 ; Pas. 83. 2. 339), cette réserve ne s'applique qu'à l'armateur qui choisit le capitaine sans faire agréer ce choix par l'assureur. Nous adhérons à cette doctrine lorsqu'il s'est produit une véritable agréation, mais il ne peut suffire d'indiquer le nom du capitaine dans la police.

L'assuré dont il est question dans l'article 184 est le propriétaire du navire, le seul qui ait qualité pour choisir le capitaine; l'irresponsabilité de l'assureur n'existe que vis-à-vis de cet assuré, elle ne concerne que l'assureur sur corps.

L'assureur sur facultés répond, envers son assuré, des pertes causées par la faute du capitaine choisi par le propriétaire du navire, à moins que le propriétaire du navire ne soit lui-même le chargeur des marchandises (Pand. b., *ibid.*, nº 103); s'il en était autrement, aucun assureur n'aurait à répondre des fautes du capitaine, puisque, sauf dans certaines circonstances exceptionnelles (V. nº 57), le capitaine est toujours choisi par le propriétaire du navire ou l'armateur, son délégué (V. nº 96).

Les procès-verbaux de la Commission gouvernementale déterminent le sens de la restriction relative au capitaine choisi par l'assuré :

Tout en consacrant ce principe, il y a cependant lieu, ainsi que l'a fait le Code hollandais, d'y apporter une restriction pour le cas où le capitaine a été choisi par l'armateur, et se rend coupable d'un fait doleux.

Cette restriction, qui est également consacrée par les usages généralement reçus, est nécessaire afin de prévenir les fraudes qui pourraient résulter d'une entente coupable entre l'armateur et le capitaine; elle se justifie d'ailleurs si l'on considère que, lorsque le capitaine sera coupable de prévarication, l'armateur doit s'imputer à lui-même d'avoir fait un choix imprudent.

Toutefois, l'exception doit être restreinte au seul cas de prévarication, c'est-à-dire au cas où le fait posé par le capitaine revêt le caractère de dol ou de fraude; on ne saurait l'étendre au cas d'une simple faute ou d'une négligence dont il peut arriver que le meilleur capitaine se rende coupable et dont on ne saurait, par conséquent, sans injustice, faire retomber les suites sur l'armateur (N. B. nº 728).

Ce procès-verbal nous apprend pourquoi le second paragraphe de l'article 184 ne parle que des prévarications, tandis que le premier s'occupe à la fois des prévarications et des fautes.

La police d'Anvers consacrait déjà cette distinction; son article 2 s'exprime ainsi : « Les assureurs ne sont néanmoins pas responsables des dommages et pertes provenant de baraterie de patron à l'égard des armateurs, des propriétaires de navires ou de leurs ayants-droit lorsque le capitaine est de leur choix et que cette baraterie porte le caractère de dol ou de fraude. »

Il va de soi que, si le propriétaire assuré commande lui-même

son navire, l'article 184 est inapplicable; l'article 182 régit ce cas (Pand. b., *ibid.*, n° 99; Desjardins, n° 1421; Weil, n° 173). Le capitaine est-il copropriétaire du navire? l'assurance de sa part et celle du surplus du navire sont régies par des règles différentes (E. Cauvet, I, n° 463).

787. — Le droit commun, en matière d'assurance des barateries de patron, est, sous la loi de 1879, le contraire de ce qu'il était sous le Code de 1807, mais les deux législations s'accordent pour reconnaître aux parties la faculté de déroger au droit commun. Les commentateurs du Code ont été ainsi amenés à rechercher la portée de l'assurance de la baraterie de patron.

L'assuré ne peut s'en prévaloir lorsque la baraterie est le résultat de ses ordres ou instructions (Bédarride, n° 1279; Valroger, n° 1618; Desjardins, n° 1421; Weil, n° 174; E. Cauvet, I, n° 465). La responsabilité de l'assureur est restreinte aux fautes commises par le capitaine ou l'équipage dans leurs fonctions de capitaine ou de membres de l'équipage (Cresp et Laurin, IV, p. 90). Il faut comprendre dans l'équipage le pilote qui assiste momentanément le capitaine; c'est un membre temporaire de l'équipage (Cresp et Laurin, IV, p. 84; Desjardins, n° 1416; Lyon-Caen et Renault, n° 2140), et il n'y a pas lieu de distinguer entre le pilote côtier et le pilote hauturier, comme le fait M. de Valroger (n° 1614). L'assureur est responsable de tous les actes du capitaine accomplis en vertu de ses pouvoirs: l'arrimage, le lestage, l'amarrage défec-défectueux (Bédarride, n° 1270 — C. Rouen, 12 octobre 1851; J. assur. 52. 251), l'abordage fautif d'un autre navire (V. n° 755), le refus d'accepter un pilote (Bédarride, n° 1270), le changement de route sans nécessité (C. Rouen, 6 décembre 1860; J. assur. 62. 181), la tentative de rompre un blocus effectif. S'il convient au propriétaire du navire ou aux chargeurs de confier au capitaine ou à un autre membre de l'équipage une mission étrangère à la conduite du navire, celle d'acheter ou de vendre des marchandises, par exemple, la règle consacrée par l'article 182 reprend son empire: l'assuré est responsable de ses fautes et, par ricochet, de celles de ses préposés (Haghe et Cruysmans, n° 165; Laurin, IV, p. 90; Bédarride, n° 1278; Weil, n° 175; Valroger, n° 1619; Desjardins, n° 1422). L'exception apportée à cette règle par l'article 184 est de stricte interprétation.

L'assureur sur corps est tenu d'indemniser le propriétaire du

navire des recours des tiers. Faut-il comprendre parmi ces recours ceux qu'exercent contre le propriétaire, déclaré civilement responsable, les victimes des coups et blessures portés par le capitaine? Non, la faute du capitaine est étrangère aux objets mis en risque (Cas. f., 22 novembre 1876; D. 77. 1. 88 — Desjardins, n° 1422). Le recours des tiers est à la charge de l'assureur quand le dommage est causé aux tiers par la chose assurée; il n'en est pas de même lorsque le dommage est exclusivement l'œuvre personnelle du capitaine.

La Cour de Bruxelles a décidé, le 21 mai 1866 (J. A. 66. 1. 194), que l'excès de chargement du navire n'est pas une baraterie de patron, mais un vice propre du navire; cette décision ne nous paraît pas devoir être suivie ; la surcharge doit être assimilée au mauvais arrimage ou au lestage défectueux (Ruben de Couder, *ibid.*, n° 455). Si la surcharge, acceptée par le capitaine, l'a été par ordre du propriétaire du navire, celui-ci est responsable de cette baraterie ordonnée.

Les barateries de patron n'ont rien de commun avec les fautes que les passagers peuvent commettre à bord (Desjardins, *ibid.*; Laurin, *ibid.*; Bédarride, n° 1272; E. Cauvet, I, n° 477).

788. — L'assuré, garanti contre les risques des baraterie de patron, doit-il discuter l'auteur de la baraterie avant d'assigner son assureur ?

Non, l'assureur de la baraterie de patron ne peut être considéré comme la caution de l'auteur de la baraterie ; l'obligation de l'assureur consiste à indemniser l'assuré des conséquences de la baraterie et non à garantir l'efficacité du recours exercé contre l'auteur de la faute (Cas. f. 2 mars 1886; J. P. 87. 25 — Valroger, n° 1623 ; Desjardins, n° 1422).

789. — Le chargeur, lésé par une baraterie de patron, peut-il assigner directement l'assureur sur corps ?

M. de Valroger (n° 1623) le conteste. Sans doute, le chargeur est le créancier du propriétaire du navire, civilement responsable du capitaine, et l'article 1166 du Code civil autorise le créancier à exercer les droits de son débiteur ; mais l'exercice de ce droit aurait pour effet, d'après M. de Valroger, de priver l'assureur

sur corps du bénéfice de la libération par voie d'abandon (art. 7).

Quel que soit l'effet de l'exercice de l'action subrogatoire, cet exercice est un droit absolu ; il n'aura d'ailleurs pas l'effet que suppose M. de Valroger : l'abandon pourra être fait, soit par le propriétaire du navire, soit par l'assureur sur corps, selon que le premier aura fait au second le délaissement du navire ou ne le lui aura pas fait. Dans le premier cas, l'assureur sur corps fera l'abandon, dans le second il obligera le propriétaire à faire cet abandon, sous peine d'être rendu responsable, en vertu de l'article 17 de la loi du 11 juin 1874, des conséquences de son refus. L'assureur sur corps opposera à l'action subrogatoire du chargeur les exceptions tirées de l'inexécution des obligations du propriétaire du navire.

790. — L'assureur de la baraterie ne peut assigner le capitaine qu'après avoir payé l'assuré ; il n'est subrogé dans ses droits que par le payement (V. nº 673). M. Bédarride (nº 1285) enseigne qu'il le peut avant d'avoir payé, afin de convaincre le capitaine de sa faute et de le faire déclarer tenu des conséquences de cette faute. Ce droit n'appartient, avant le payement, qu'à l'assuré (E. Cauvet, I, nº 476), mais celui-ci est tenu de faire toutes diligences pour sauvegarder les droits de l'assureur (art. 17, L. 1874).

ART. 185.

Il sera fait désignation, dans la police, des marchandises sujettes, par leur nature, à détérioration particulière ou diminution, comme blés ou sels, ou marchandises susceptibles de coulage ; sinon les assureurs ne répondront point des dommages ou pertes qui pourraient arriver à ces mêmes denrées, si ce n'est toutefois que l'assuré eût ignoré la nature du chargement lors de la signature de la police.

Code de 1807. Art. 355. — (Même texte que l'article 185 ci-dessus.)

Ordonnance de 1681. Livre. III. Tit. VI. Art. 31. — Il sera fait désignation dans la police des marchandises sujettes à coulage ; sinon les assureurs ne répondront point des dommages qui leur pourront arriver par tempête, si ce n'est que l'assurance soit faite sur le retour des pays étrangers.

SOMMAIRE.

791. — La police doit nécessairement indiquer l'objet assuré (V. n° 686) ; elle peut le faire avec plus ou moins de précision. L'article 185 veut qu'elle spécifie les marchandises qui, à raison de leur nature, sont particulièrement sujettes à détérioration ou diminution, de même que les marchandises susceptibles de coulage.

Rappelons ici que le vice propre d'une marchandise consiste tantôt dans sa mauvaise qualité, tantôt dans sa nature périssable (V. n° 658) ; la première catégorie de vices propres n'est régie que par l'article 9 de la loi de 1874, l'article 185 de la loi maritime s'occupe de la dernière; il veut que l'assuré déclare la *nature* des marchandises les plus exposées à s'avarier (Valroger, n° 1629).

Une dénomination générique, telle que le mot *blés,* suffit (J. V. Cauvet, I, p. 354 ; E. Cauvet, I, n° 212) quand le terme générique renseigne véritablement l'assureur sur le risque inhérent à la nature périssable de la marchandise.

Toutes les marchandises susceptibles de coulage sont régies par l'article 185 : vins, huiles, sucres, etc. Il en est de même de toutes les marchandises sujettes, par nature, à détérioration particulière ou diminution. Le législateur donne deux exemples en indiquant les blés et les sels ; toutes marchandises analogues, telles que fruits, légumes, plantes, farines, etc. sont régies par cette disposition (E. Cauvet, I, n° 212; Bédarride, n° 1307). Il en est de même des animaux vivants (E. Cauvet, I, n° 210).

On eût pu supprimer la mention des marchandises susceptibles de coulage : elles forment, en effet, une espèce du genre marchandises sujettes à diminution ; aussi le projet français de 1867 se borne-t-il (art. 364) à prescrire la désignation, dans la police, des " marchandises sujettes par leur nature à détérioration particulière ou diminution ".

792. — M. Bédarride (nº 1305) voit dans l'article 355 du Code de 1807, reproduit textuellement par l'article 185 de la loi de 1879, une application de l'article 348 du Code, relatif aux réticences ; il y aurait, dans le cas prévu par l'article 355, une présomption *juris et de jure* de réticence.

L'article 185 va plus loin que l'article 348 du Code et l'article 9 de la loi du 11 juin 1874 : en général, la réticence n'a d'autre effet que de permettre à l'assureur de demander l'annulation du contrat d'assurance (V. nº 632); ce résultat ne peut même être obtenu que si la circonstance célée est de nature à modifier l'opinion du risque de telle sorte que l'assureur, s'il en avait eu connaissance, n'aurait pas contracté aux mêmes conditions. L'article 185 n'annule pas l'assurance, il dégage l'assureur de ses obligations sans dégager l'assuré des siennes ; de plus, il ne subordonne à aucune condition cette conséquence de la réticence. Le contrat n'étant pas annulé, la prime ne doit être restituée ni pour le tout (art. 10, L. 1874), ni pour la moitié (art. 177, L. 1879) ; elle reste acquise en entier à l'assureur, comme elle lui reste lorsque le contrat est annulé pour cause de dol de l'assuré (art. 11, L. 1874). Cette rigueur peut paraître excessive ; les interprètes de la loi n'ont pas à la corriger.

L'article 185 de la loi maritime a cela de commun avec l'article 9 de la loi de 1874 qu'il trouve son application même lorsque la réticence n'a exercé aucune influence sur la perte ou le dommage (Valroger, nº 1631) ; mais nous allons voir que la bonne foi de l'assuré, indifférente au point de vue de l'application de l'article 9, lui permet d'échapper au surcroît de rigueur que l'article 185 apporte aux règles générales relatives à la réticence.

793. — L'assureur reste tenu des risques, malgré l'absence de déclaration de la nature périssable du chargement, lors-

que l'assuré, au moment de la signature de la police, l'ignorait lui-même. Cette exception apportée à la règle suppose que les marchandises ne se trouvent pas dans le lieu où le contrat d'assurance est conclu ; on ne s'expliquerait pas, en effet, que l'assuré ignorât la nature d'une marchandise qui est sous ses yeux. L'ignorance commune des parties donne au contrat un caractère aléatoire.

Si étrange qu'il puisse paraître d'assurer à un taux uniforme des marchandises de natures très diverses, un tel contrat s'explique par le tarif des franchises contenu dans les polices imprimées; ce tarif tient compte des risques que présente chaque catégorie de marchandises.

L'ignorance de l'assuré empêche l'assureur d'invoquer l'article 185 de la loi maritime ; elle ne met pas obstacle à ce que l'assureur invoque, le cas échéant, l'article 9 de la loi de 1874 (Desjardins, n° 1413).

794. — L'assuré dont la marchandise se trouve au lieu du contrat d'assurance doit, pour échapper aux conséquences de l'article 185, stipuler expressément le droit de charger des marchandises sujettes à coulage ou à dépérissement. MM. Bédarride (n° 1312), et Desjardins (n° 1413) nous paraissent d'une prudence excessive lorsqu'ils enseignent que la clause, « en quoi que le tout consiste ou puisse consister » ne donne pas toute sécurité à l'assuré. L'opinion contraire de MM. Alauzet (n° 2144) Weil (n° 181) et Ruben de Couder *(ibid.*, n° 494) nous paraît d'autant moins contestable que, dans la pratique, les assurances sur *marchandises de toute nature* se font précisément dans le but de dispenser l'assuré d'observer l'article 185.

795. — La loi maritime ne s'occupe pas, au titre des assurances, du vice propre consistant dans l'état défectueux de la chose assurée ; ce vice fait l'objet de l'article 18 de la loi du 11 juin 1874. En commentant cet article (V. n° 661) nous avons réservé une question pour la traiter au titre des assurances maritimes : le certificat de visite du navire de mer constitue-t-il une présomption légale de navigabilité ou ne forme-t-il qu'une importante présomption de fait ?

La solution dépend du point de savoir s'il existe un texte de loi

(art. 1350. C. civ.) portant que, jusqu'à preuve contraire, le certificat de visite établit le bon état de navigabilité du navire. Il n'en existe point en Belgique. Emérigon (Ch. XII, Sect. 38) attache cette portée à l'article 4 de la Déclaration du 17 août 1779 : " Ne seront les assurés admis à faire le délaissement qu'en représentant les procès-verbaux de visite du navire, ordonnés par les articles 1 et 3 de la présente déclaration ". Nous n'avons pas à rechercher si l'on peut induire de là, *à contrario,* une présomption légale de navigabilité (V. n° 128) en vertu de laquelle le délaissement de tout navire régulièrement visité doit être admis; nous n'avons pas davantage à nous demander si la Déclaration de 1779 a été abrogée par des lois postérieures; pour l'écarter, il nous suffit de constater qu'elle n'a pas été publiée en Belgique.

M. E. Cauvet (I, n° 439) reconnaît qu'en principe ce serait à l'assuré à prouver le cas fortuit; il s'incline devant la Déclaration de 1779 qu'il appelle " un droit arbitraire ". Se plaçant sur le terrain du droit positif français, il reproduit (I, n° 443) les objections faites par Estrangin à la doctrine d'Emérigon et y répond en ces termes : " Quelle que soit la valeur de ce document (le certificat de visite), il vaut ce que valent, dans un autre ordre d'idée, un procès-verbal qui décrit des lieux, un inventaire, un état descriptif et estimatif voulu par le législateur, il constate que des hommes préposés par l'autorité publique ont reconnu que le navire était en bon état de navigation. Tel étant son état au départ, la présomption de vice propre n'est plus possible. "

La jurisprudence (C. Aix, 10 février 1864; J. M. 64. 1. 66 et 2 mars 1865; J. P. 66. 354 — C. Bordeaux, 4 juillet 1859 ; D. 60. 2. 83 et 16 mars 1887 ; J. P. 88. 1090. — C. Bruxelles, 10 juin 1878; Pas. 79. 2. 322. — C. Gand, 6 mars 1883 ; Pas. 83. 2. 339) s'appuie sur le certificat de visite pour présumer, jusqu'à preuve contraire, le cas fortuit.

Si bien rendus que puissent être ses arrêts, nous ne pouvons nous incliner devant leurs motifs. Il ne s'agit point de savoir quelle présomption l'emportera, celle du vice propre ou celle de la fortune de mer ; il s'agit de rechercher s'il existe une présomption légale quelconque.

M. Laurent (XIX, n° 608), après avoir rappelé le texte de l'article 1350 du Code civil, le fait suivre de ce commentaire : " Tous les termes de cette définition sont restrictifs; nous en faisons la

remarque parce que la doctrine et la jurisprudence l'ont bien souvent oublié. Il faut d'abord qu'il y ait une *loi* pour qu'il puisse être question d'une présomption *légale ;* cela est d'évidence... Le Code ne se contente pas de dire qu'il faut une loi, il exige une loi *spéciale*. Pourquoi la loi doit-elle être spéciale ? Le législateur a voulu prévenir que l'on n'admît des présomptions par voie d'induction et d'analogie.... c'est pour qu'il n'y eût aucun doute sur ce point que le Code a ajouté que la présomption légale est attachée par la loi à *certains actes* ou à *certains faits*... La question de savoir s'il y a présomption légale est donc très simple : il faut une *loi spéciale* qui l'établisse en déterminant les *faits* ou les *actes* auxquels elle l'attache. „

L'assuré, demandeur en indemnité, doit fournir la preuve du cas fortuit, base de son action. Le fait-il à l'aide d'une présomption légale ? là est la question. S'il n'en justifie pas par le mode de preuve réglementé par les articles 1350 à 1352 du Code civil, il doit fournir, par d'autres moyens, la preuve qui lui incombe. Faute d'un texte de loi attribuant au certificat de visite la vertu d'établir, par lui seul et jusqu'à preuve contraire, l'état du navire au moment où cette pièce a été délivrée, le certificat reste une arme puissante, comme le serait un état descriptif ou un inventaire, mais il n'est qu'une présomption de fait puissante autour de laquelle pourront se ranger d'autres présomptions de moindre importance tirées du rapport de mer, du livre de bord, de la durée du voyage, etc., de façon à former la preuve par présomptions graves, précises et concordantes (art. 1353. C. civ.). “ Il est impossible, reconnaissons-le avec M. Desjardins (n° 1410), de ne pas attribuer au certificat de visite un certain degré de force probante „; il n'est pas juridique de le transformer en présomption légale.

La plupart des arrêts dont nous critiquons les motifs eussent trouvé vraisemblablement dans les circonstances de la cause les éléments de la preuve par présomptions de fait.

796. — L'assureur des marchandises est-il tenu des pertes provenant du vice propre du navire? M. E. Cauvet (I, n° 427) l'enseigne et invoque, à l'appui de sa thèse, l'autorité de Locré, de Boulay-Paty, de Pardessus, de Lemonnier ; c'est aussi l'avis de MM. Haghe et Cruysmans (n° 182). Les commentateurs les

plus récents du Code (Droz, nº 231 ; Lyon-Caen et Renault, nº 2144; Valroger, nº 1608; Desjardins, nº 1411) professent l'opinion opposée, consacrée par la Cour de Bordeaux (11 mai 1868; J. M. 69. 2. 89) et le tribunal de commerce d'Anvers (26 mai 1886; J. A. 87. 1. 5). Ils appliquent à ce cas particulier un principe général: l'assureur est responsable de tous dommages survenus en mer par le fait d'un tiers étranger à l'assuré; le propriétaire du navire est un tiers étranger aux propriétaires des marchandises ; les fautes des hommes ou des choses dont il est responsable sont des cas fortuits pour tous autres que pour lui. Nous avons appliqué le même principe aux barateries de patron (V. nº 786).

Charger des marchandises assurées sur un navire incapable d'exécuter le transport pour lequel il est affrété constitue une faute dont l'affréteur doit compte à son assureur (Anvers 26 Mai 1886; *Supra)* lorsque l'incapacité était connue de lui ou devait l'être, au moment du contrat d'assnrance. L'assuré, dans ce cas, ne répond pas du vice propre au navire, mais d'une faute qui lui est personnelle.

ART. 186.

Si l'assurance a pour objet des marchandises pour l'aller et le retour et si, le vaisseau étant parvenu à sa première destination, il ne se fait point de chargement en retour, ou si le chargement en retour n'est pas complet, l'assureur reçoit seulement les deux tiers proportionnels de la prime convenue, s'il n'y a stipulation contraire.

Code de 1807. Art. 356. — (Comme l'article 186 ci-dessus.)

Ordonnance de 1681. Liv. III. Tit. VI. Art. 6. — La prime, ou coût de l'assurance, sera payée en son entier lors de la signature de la police; mais si l'assurance est faite sur marchandises à l'aller et le retour, et que le vaisseau étant parvenu au lieu de sa destination, il ne se fasse point de retour, l'assureur sera tenu de rendre le tiers de la prime, s'il n'y a stipulation contraire.

SOMMAIRE.

797° — Règles de l'assurance à prime liée.
798° — L'article 186 est spécial aux marchandises.

797.—Le Rapport fait au nom de la Commission de la Chambre des représentants explique ce qu'est l'assurance à prime liée et les règles qui la régissent :

Nous avons énoncé le principe que la prime est due aux assureurs en entier et irrévocablement dès qu'ils ont commencé à courir les risques, n'y eussent-ils été exposés qu'un instant ; cette règle reçoit exception pour une assurance *de marchandises*, lorsqu'on est convenu d'une seule prime pour l'aller et le retour. Dans ce cas, le vaisseau étant parvenu à sa première destination, s'il ne se fait point de chargement en retour, l'assureur est tenu de rendre le tiers de la prime, s'il n'y a stipulation contraire. La prime convenue en comprenait deux : l'une pour l'aller, l'autre pour le retour ; c'est pourquoi on l'appelle *prime liée :* or, les assureurs n'ayant pas commencé à courir les risques du retour, le payement de ces risques ne leur est point dû. Cependant la prime du retour semblerait devoir être évaluée à la moitié de la prime liée ; aussi se demande-t-on pourquoi on n'ordonne la restitution que du tiers ? Voici la raison qu'on en donne : ce que les assureurs retiennent au delà de la moitié leur est attribué comme indemnité et remplace le demi pour cent que la loi leur alloue dans le cas où le voyage est rompu avant le départ du vaisseau. Ainsi, s'il ne se fait point de chargement en retour, l'assureur touche, comme prix des risques de l'aller, la moitié ou trois sixièmes de la prime liée, puis un sixième à titre d'indemnité, ce qui fait en tout quatre sixièmes ou deux tiers.

Le Code prévoit aussi le cas où il se fait un retour, mais incomplet. L'assureur reçoit alors les deux tiers proportionnels de la prime convenue. Voici comment la proportion s'établit : on prend la somme représentative du chargement incomplet de retour ; sur cette somme, on attribue à l'assureur la prime entière au taux convenu ; sur l'excédent de la cargaison d'aller, on lui donne les deux tiers de la prime liée (N. B. n° 926).

Supposons une assurance à prime liée dont le montant s'élève à 100,000 fr. et dont la prime est de 10 pour 100 de la somme assurée, supposons un chargement d'aller valant 100,000 fr. et un chargement de retour n'en valant que 70,000. L'assureur touche la prime entière sur 70,000 francs, soit 7,000 fr., les deux tiers de la prime sur 30,000 fr., soit 2,000 fr.

L'article 186 déroge à l'article 182 ou à l'article 177, suivant que l'on considère l'assurance à prime liée comme une assurance unique ou comme deux assurances distinctes : dans la première hypothèse l'assureur à prime liée se voit privé du bénéfice de la règle d'après laquelle la prime est acquise à l'assureur dès qu'il a commencé à courir les risques ; dans la seconde l'indemnité de

ristourne de l'assurance du chargement de retour est réduite de la moitié au tiers de la prime. La première hypothèse est la vraie (Bédarride, n° 1313; Desjardins, n° 1393); l'assurance à prime liée est une assurance unique, de même que le voyage d'aller et de retour est un voyage unique (V. n° 356); les primes sont liées parce que les voyages sont liés.

La valeur mise en risque à l'aller peut être inférieure à la somme assurée; la différence est ristournée, conformément à l'article 177. Il importe peu que la valeur du chargement de retour dépasse celle du chargement d'aller, ce fait ne peut faire revivre l'assurance ristournée; la ristourne, calculée lors du chargement d'aller, est définitive. On voit qu'il ne faut pas confondre la véritable ristourne, celle dont s'occupe l'article 177, avec la mesure d'équité inscrite dans l'article 186 pour corriger ce que l'article 182 aurait de trop rigoureux s'il s'appliquait à la prime liée.

Il y a chargement de retour dès que le navire reprend charge au port de destination, quand même il déposerait sa cargaison, non au port de départ, mais dans un port d'échelle; le voyage de retour serait raccourci (Bédarride, n° 1316; Valroger, n° 1641).

798. — Le texte de l'article 186 est spécial à la cargaison du navire. Serait-il conforme à l'esprit de cette disposition de l'étendre au navire lui-même? La question fut soulevée et résolue négativement au sein de la Commission extra-parlementaire :

A propos de l'article 356 du Code de commerce, un membre demande s'il n'y aurait pas lieu de généraliser la disposition qu'il renferme, en l'étendant au cas où l'assurance, ayant pour objet, non plus les marchandises, mais le navire pour l'aller et le retour, ce navire est empêché de revenir par une circonstance quelconque.

Déjà, sous l'empire de l'ancienne ordonnance, dont l'art. 356 n'a fait que reproduire la disposition, la question était soulevée. D'après Emérigon, la disposition devait être étendue au cas où l'assurance avait pour objet le navire, pour l'aller et le retour; Pothier, au contraire, se fondant sur les termes de l'ordonnance qui, comme l'art. 356, ne prévoyait que le seul cas de l'assurance des marchandises, était d'avis que la disposition devait être restreinte à ce seul cas.

D'autres membres font remarquer qu'il existe une différence fondamentale entre le cas où l'assurance pour l'aller et le retour a pour objet les marchandises, et celui où elle porte sur le navire; dans le premier cas, le contrat renferme en réalité deux assurances, puisque les marchandises que le navire doit transporter dans les deux voyages ne sont pas les mêmes, tandis que, dans la seconde hypothèse, il n'y a qu'une seule assurance ayant pour seul et unique

objet le navire. Cette différence ne permet pas d'appliquer à l'assurance du navire la disposition édictée uniquement pour l'assurance des marchandises par l'article 356. Lorsque le navire est assuré pour l'aller et le retour, on stipule d'habitude une prime à forfait. Cette prime est acquise à l'assureur dans tous les cas, même alors que, par une circonstance quelconque, le retour du navire ne peut pas s'effectuer.

Suivant ces observations, la Commission décide de maintenir l'art. 356 (N. B. n° 737).

L'article 186 s'applique aux accessoires de la marchandise, tels que le profit espéré, la commission d'expédition; il est inapplicable aux accessoires du navire : victuailles, armements, frets, commissions d'affrètement, comme au navire proprement dit, corps et quille.

Le chargement de retour, écrit Valin (l. III, T. VI, art. 6) " représente ou remplace „ le chargement d'aller. Il ne le remplace que s'il rentre dans les catégories de marchandises prévues par la police. Quand celle-ci ne contient d'autre désignation que les mots " sur marchandises chargées ou à charger „, toute marchandise loyale est couverte par la garantie de l'assureur (Desjardins, n° 1393).

799. — L'article 186 ne s'exprime qu'au sujet du cas où le navire, " étant parvenu à sa première destination „, ne fait pas de chargement en retour. Que décider lorsque le navire ne parvient pas au port de première destination, lorsque, par exemple, il périt pendant le voyage d'aller?

Emérigon (Ch. III, Sect. 2, § 4) cite et approuve un acte de notoriété dressé, le 12 Mai 1716, par des juges, échevins et négociants de Marseille attestant que " lorsqu'une assurance est faite d'entrée et sortie d'un endroit, et que le bâtiment est pris par les ennemis ou qu'il a eu le malheur de naufrager pendant le voyage d'entrée, l'entière prime est acquise aux assureurs „.

Les commentateurs du Code (Locré, sur l'art. 356; Bédarride, n° 1317; Valroger, n° 1640; Bravard et Demangeat, IV, p. 641) ont suivi cette doctrine. Telle est aussi la règle à suivre sous l'empire de la loi de 1879, mais ce n'est point dans l'article 186 que cette doctrine trouve sa justification : cet article régit exclusivement l'hypothèse du navire qui effectue le voyage d'aller en entier. Dès qu'on sort des termes de l'article 186 on rentre dans ceux de l'article 182 : la prime est acquise dès que les risques ont commencé.

800. — Que décider enfin quand le navire ne fait pas de retour? Si l'absence de retour provient d'un fait de guerre l'article 179 s'applique, le contrat est résilié et les tribunaux déterminent, *ex æquo et bono,* la part de prime que l'assureur doit restituer; ils suivent, par analogie, l'article 173.

Quand l'absence de retour dépend d'une cause étrangère aux faits de guerre, l'absence de retour doit être assimilée à l'absence de chargement de retour (Emérigon, Ch. III. Sect. 2. § 4).

Quelles sont les conséquences de la tardivité du retour? En principe, le retour n'est jamais tardif (V. n° 740). D'ordinaire le contrat d'assurance ne limite pas la durée de l'assurance à prime liée (Bédarride, n° 1146; Valroger, n° 1456): lorsqu'il la limite, l'assureur est dégagé au moment où la limite est atteinte. Le retard provenant d'un fait de guerre est régi par l'article 179.

801. — Les parties sont libres de déroger aux règles tracées par l'article 186; elles peuvent y déroger soit en réduisant, soit en augmentant la part faite à l'assureur: elles peuvent stipuler qu'à défaut de chargement de retour la prime liée sera due en entier ou réduite de plus d'un tiers (Emérigon, Ch. III. Sect 2; Valroger, n° 1646).

ART. 187.

Lorsque l'assurance a pour objet des marchandises, l'estimation est faite sur la valeur qu'elles avaient au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord, la prime d'assurance et les frais accessoires. — L'estimation des corps, quilles, agrès et apparaux d'un navire est établie sur leur valeur au jour où les risques ont commencé. — L'estimation des victuailles, des armements et de toutes autres choses estimables à prix d'argent est faite d'après leurs valeurs aux lieux et au temps où les risques ont commencé.

Code de 1807. Art. 339. — Si la valeur des marchandises n'est point fixée par le contrat, elle peut être justifiée par les factures ou par les livres: à

défaut, l'estimation en est faite suivant le prix courant au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord. — Art. 342. — ...L'assuré peut faire assurer le coût de l'assurance.

Ordonnance de 1861. **Liv. III. Tit. VI. Art. 64. — La valeur des marchandises sera justifiée par livres ou factures; sinon l'estimation en sera faite suivant le prix courant au temps et lieu du chargement, y compris tous droits et frais faits jusqu'à bord, si ce n'est qu'elles soient estimées par la police.**

SOMMAIRE.

802° — Évaluation des objets assurés sans indication de valeur.
803° — Évaluation du navire.
804° — Frais à comprendre dans l'évaluation du chargement.
805° — En général, le fret n'y est pas compris.

802. — La valeur de l'objet assuré, au temps et au lieu du sinistre qui l'atteint et dont l'assureur répond, serait la mesure adequate d'une indemnité rigoureusement exacte. Il est matériellement impossible de déterminer cette valeur quand le sinistre se produit en mer (V. n° 666) ; le législateur a été ainsi amené à supposer que, pendant toute la durée du voyage, l'objet assuré conserve une valeur constante. Ce principe posé, il devait opter entre la valeur au départ et la valeur à l'arrivée: le premier mode d'évaluation replace l'assuré dans la situation où il se serait trouvé s'il n'avait pas entrepris l'opération de transport entravée par le sinistre; le second le met dans la situation où l'eut placé le succès de son entreprise. Le premier paraît le plus rationnel. « Il semble, écrivent MM. Haghe et Cruysmans (n° 111), que le contrat d'assurance, tel qu'il est réglé par la loi, a pour but de placer l'assuré dans l'état où il se serait trouvé si le sinistre, qui a causé le dommage, n'était pas survenu. C'est là l'idée qu'on se fait naturellement de ce contrat, idée parfaitement raisonnable au point de vue théorique, parce qu'elle concorde le mieux avec les intérêts bien entendus du commerce. Mais le Code a admis d'autres principes ; sous son régime, par la prohibition de l'assurance du *fret à faire* et de celle du *profit espéré* des marchandises, l'assurance n'offre plus à l'assuré qu'une indemnité incomplète, c'est-à-dire qu'au lieu de placer l'assuré, en cas de sinistre, dans l'état où il se serait trouvé si le sinistre n'avait pas eu lieu, elle ne tend plus en général qu'à le remettre dans la situation où il se trouvait avant d'entreprendre sa spéculation commerciale. »

La loi de 1879 accorde aux parties le choix entre les deux systèmes : ils peuvent assurer le navire avec ou sans fret, la marchandise avec ou sans profit espéré, mais, si le contrat ne manifeste pas l'intention d'assurer la valeur à l'arrivée, la loi suppose que les parties ont assuré la valeur au départ (V. n° 724).

Le Code italien (art. 612) porte : " Les marchandises chargées peuvent être assurées : ou pour le prix coûtant, en y joignant les frais de charge et du fret; ou pour le prix courant au lieu de destination à leur arrivée sans avaries. L'estimation faite dans le contrat des marchandises chargées sans explication peut se rapporter à ces deux cas, et il n'y a pas lieu d'appliquer l'article 428 (1) si elle n'est pas supérieure au plus fort des susdits prix ". La loi maritime belge veut que, dans le silence du contrat, l'assurance porte sur la marchandise sans son profit, le navire sans son fret, le prêt à la grosse sans sa prime, en un mot elle veut que l'assurance porte sur la valeur au temps et au lieu du départ. Nous reviendrons, en traitant du délaissement et du règlement des avaries, sur les difficultés auxquelles donne lieu l'estimation des objets assurés.

L'article 187, comme l'article 171, s'applique exclusivement aux objets assurés sans indication de valeur.

Nous avons vu la Commission extra-parlementaire, arrivée à l'article 339 du Code, rédiger le texte nouveau, devenu l'article 171 de la loi maritime, en s'en référant, pour l'évaluation des choses assurées, aux dispositions à arrêter ultérieurement, " lorsqu'on réglera les effets du contrat, comme pouvant servir à déterminer le montant de l'indemnité à allouer en cas de sinistre " (N. B. n° 708). L'article 187 réglemente l'évaluation à ce point de vue, le seul pratique ; les procès-verbaux de la Commission fournissent le commentaire de cette disposition :

La Commission admet que, dans le silence du contrat sur la valeur des choses assurées, lorsqu'il s'agit de marchandises, l'estimation doit en être faite suivant leur valeur au temps et au lieu du chargement, y compris les droits payés et tous les frais faits jusqu'à bord, et que, lorsque l'assurance a pour objet les corps, quilles, agrès et apparaux d'un navire, l'estimation doit être établie suivant la valeur de ces objets au moment du commencement des risques.

Elle décide qu'il n'y a pas lieu de déterminer ni pour les marchandises, ainsi que le faisait l'article 339, ni pour le navire, de quelle manière et à l'aide de quels documents cette valeur pourra être établie. Toute latitude doit être

(1) Identique aux articles 188 et 189 de la loi maritime belge.

laissée à cet égard aux tribunaux, qui pourront recourir à tous les moyens ordinaires de preuve.

Un membre fait remarquer que, par l'effet de la variation constante dans les cours, il arrivera fréquemment que la valeur des marchandises au moment du chargement sera inférieure à celle qu'elles avaient lorsque l'assuré en a fait l'acquisition; l'assuré étant obligé d'en payer le prix sur pied de cette dernière valeur, au moyen de traites que le vendeur tire sur lui, il semble peu équitable que l'indemnité d'assurance ne lui soit payée que sur pied de la valeur moindre qu'elles pourraient avoir lors du chargement.

Mais on répond que la perte que l'assuré pourrait éprouver, dans cette hypothèse, serait la conséquence des chances du commerce, et non d'un événement de mer; l'assurance n'étant contractée qu'en vue des risques de mer seulement, ne peut obliger l'assureur à garantir l'assuré des chances mauvaises pouvant résulter pour lui de la variation dans les cours des marchandises. L'assuré, d'ailleurs, trouvera dans l'assurance du profit espéré, à laquelle il pourra recourir, le moyen de sauvegarder ses intérêts pour le cas dont il s'agit. (N. B. nº 739.)

Le Code ne s'occupe que de l'estimation des marchandises; les premières propositions de la Commission extra-parlementaire réglaient l'estimation de la cargaison et celle du navire. Du moment que l'on comblait des lacunes du Code il ne fallait pas s'arrêter à mi-chemin; aussi la Commission proposa-t-elle de poser des règles d'évaluation pour toutes autres choses estimables à prix d'argent. Ce complément, qui forme le dernier paragraphe de l'article 187, fut adopté sans discussion (N. B. nº 746).

Les règles d'évaluation, inscrites dans l'article 187, sont les mêmes pour toutes les valeurs estimables à prix d'argent qui peuvent faire l'objet d'une assurance maritime; on prend la valeur de l'objet, quel qu'il soit, au moment où les risques commencent : les deux derniers paragraphes le disent textuellement pour le navire et son armement; le premier, combiné avec le second paragraphe de l'article 172, ne le dit pas moins nettement pour les marchandises (N. B. nº 1221). Ce rapprochement de textes a échappé à l'attention de la Commission du Sénat (N. B. nº 1574).

Aucun mode de preuve n'est indiqué ni exclu lorsqu'il s'agit d'établir la valeur des objets assurés.

Pas plus pour les marchandises que pour le navire il ne faut confondre la valeur avec le coût; le coût peut, en certains cas, servir à établir la valeur, il n'est pas la valeur, c'est-à-dire le prix que l'on eût dû débourser pour se procurer, au temps et au lieu du chargement, l'objet assuré.

803. — Le navire, instrument de transport, se détériore constamment par l'usage même auquel il est affecté ; le fret compense cette dépréciation et procure, de plus, un bénéfice au fréteur ; il semblerait donc rationnel d'établir une sorte d'échelle descendante pour déterminer la valeur du navire assuré sans son fret et, d'autre part, une échelle ascendante pour le navire assuré fret compris (V. nº 718). Nous verrons, en traitant du délaissement, les raisons pratiques qui ont déterminé les auteurs de la loi de 1879 à ne pas se placer sur ce terrain.

L'estimation du navire doit, d'après le texte de l'article 187, être établie d'après sa valeur " au jour où les risques ont commencé ". Ce jour peut varier selon les différentes parties du navire armé et équipé. D'ordinaire les agrès et apparaux, armements et victuailles ne sont point tous acquis au moment où le navire commence à charger ; ces objets ne courent pas de risques maritimes avant de devenir des accessoires du navire.

804. — La base de l'évaluation des marchandises n'est pas la valeur courante des marchandises de même nature au port de départ ; c'est la valeur des marchandises de ce genre mises à bord.

Le Code veut que l'estimation soit faite " suivant le prix courant au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord. " La loi de 1879 reproduit la mention relative à ces droits et frais, mais ne s'en contente pas ; elle y ajoute " la prime d'assurance et les frais accessoires. " Le Code (art. 342) fait de l'assurance de la prime une assurance spéciale ; la loi du 11 juin 1874 (art. 15) permet aussi de l'assurer à part ; l'article 187 de la loi maritime, sans exclure cette assurance spéciale, admet que l'assurance de la marchandise comprenne l'assurance de la prime. Rien dans les travaux préparatoires n'explique l'addition des mots " et les frais accessoires " ; le législateur a voulu n'exclure aucun des débours faits par le chargeur avant le départ ; pour exprimer cette pensée il a eu recours aux termes les plus généraux.

Bien que l'article 187 se serve des mots " droits payés " et " frais faits ", il n'est pas nécessaire que l'assuré ait déboursé matériellement ces droits et frais ; il suffit qu'il en ait été régulièrement débité. Il les paie en compte.

805. — Le fret à faire ne peut être compris dans la valeur de la marchandise puisqu'il n'est pas certain qu'il soit dû.

Le fret acquis au fréteur, même en cas de perte de la cargaison (Cas. 23 juillet 1874; J. A. 75. 1.85), est une charge de la marchandise et vient en augmenter le coût, comme le font tous les débours antérieurs au départ ; il se range alors dans la catégorie des frais accessoires (E. Cauvet, I, nº 181; Bravard et Demangeat, IV, p. 601).

Le fret payé avant le départ mais restituable en cas de perte de la marchandise n'est qu'une avance faite par le chargeur au fréteur ; les débours définitifs du chargeur peuvent seuls être ajoutés à la valeur originaire de la marchandise pour déterminer sa valeur assurable.

ART. 188.

Un contrat d'assurance ou de réassurance consenti pour une somme excédant la valeur des choses assurées est nul à l'égard de l'assuré seulement, s'il est prouvé qu'il y a dol ou fraude de sa part.

ART. 189.

Dans le même cas, s'il n'y a ni dol ni fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des choses assurées, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue.

ART. 190.

Si les parties sont convenues de l'évaluation du profit espéré, cette évaluation fera loi, sans qu'il soit besoin d'autre justification.

Code de 1807. Art. 357. — Un contrat d'assurance ou de réassurance consenti pour une somme excédant la valeur des effets chargés est nul à l'égard de l'assuré seulement, s'il est prouvé qu'il y a dol ou fraude de sa part. — Art. 358. — S'il n'y a ni dol ni fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des effets chargés, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue. En cas de pertes, les assureurs sont tenus d'y contribuer chacun à proportion des sommes par eux assurées. Ils ne reçoivent pas la prime de cet excédent de valeur, mais seulement l'indemnité de demi pour cent.

Ordonnance de 1681. Livre III. Tit. VI. Art. 22. — Défendons de faire assurer ou réassurer des effets au delà de leur valeur, par une ou plusieurs polices, à peine de nullité de l'assurance et de confiscation des marchandises. — Art. 23. — Si toutefois il se trouve une police faite sans fraude, qui excède la valeur des effets chargés, elle subsistera jusqu'à concurrence de leur estimation, et en cas de perte, les assureurs en seront tenus, chacun à proportion des sommes par eux assurées, comme aussi de rendre la prime du surplus, à la réserve du demi pour cent.

SOMMAIRE.

806° — Les règles relatives aux polices évaluées sont générales.
807° — Exagération de bonne ou de mauvaise foi.
808° — Comment s'établit l'exagération ?
809° — Application des articles 188 et 189 aux réassurances.
810° — L'article 189 ne consacre pas l'irrévocabilité des évaluations faites de bonne foi.
811° — L'article 190 l'admet pour le profit espéré.
812° — En est-il de même quand la marchandise et le profit espéré sont évalués ensemble ?

806. — Nous venons de voir comment on estime, en cas de sinistre, les objets assurés sans évaluation ; les articles 188 à 190 supposent, au contraire, des polices évaluées.

L'estimation contenue dans la police est présumée juste (Emérigon, Ch. IX, Sect. V, § I) ; l'assureur est recevable à la contester, mais c'est à lui à en prouver l'inexactitude (Valin, sur l'art. 64 ; Pothier, Assur., nos 151 et 159).

Le texte des articles 357 et 358 du Code est, comme celui de l'article 339, spécial à l'assurance sur facultés ; la Commission extraparlementaire proposa de le généraliser. Citons ses procès-verbaux :

Un membre fait observer que les mots : " la valeur des effets chargés " seraient inexacts dans le système consacré par la Commission, suivant lequel l'assurance peut avoir pour objet le fret, le bénéfice espéré, etc., toutes choses auxquelles les mots " effets chargés " ne pourraient être appliqués. Il propose en conséquence de généraliser ces dispositions, en disant : la valeur des choses assurées mises en risque.

Ce changement est adopté sans contestation. (N. B. n° 738.)

La doctrine (Bravard, IV, p. 683 ; Lyon-Caen et Renault, n° 2065 ; Valroger, n° 1657 ; Desjardins, n° 1447 ; Cresp et Laurin, I, p. 158) et la jurisprudence (C. Aix, 26 décembre 1876 ; D. 78. 5. 45) appliquaient les articles 357 et 358 du Code aux assurances sur corps avant que le législateur belge en eût révisé le texte.

L'adhésion donnée par le Congrès d'Anvers aux principes inscrits dans les articles 188 et 189 est formulée en ces termes :

« L'assurance étant un contrat d'indemnité, l'assureur doit pouvoir, nonobstant toute stipulation contraire, et même en l'absence de fraude, contester la valeur que le contrat d'assurance attribue à l'objet assuré au lieu et au moment du départ. Il doit pouvoir contester aussi la réalité de la plus value assurée en cours de voyage.

« Si la valeur de l'objet assuré a été agréée par l'assureur, la preuve contraire lui incombe. »

« Si le profit espéré a été agréé, l'assureur, en cas de contestation, devra justifier que l'évaluation excédait, à l'époque de la conclusion du contrat, le bénéfice auquel il était permis de s'attendre d'après une saine appréciation commerciale.

« La même solution s'applique en cas d'assurance de la commission, du courtage ou d'autres avantages à retirer d'objets soumis aux fortunes de mer.

« L'assureur peut aussi contester la valeur agréée, si elle est moindre que la valeur réelle, afin d'échapper à l'obligation de payer : 1° la totalité de l'avarie commune ; 2° l'avarie particulière si le montant des dommages, mis en rapport avec la valeur réelle, n'atteint pas la franchise convenue.

« L'assureur du navire assuré au voyage ou à terme, à sa valeur au moment du départ ou au moment du commencement des risques, ne peut contester la valeur assurée, à raison d'une dépréciation survenue en cours du voyage. »

807. — Deux hypothèses sont prévues par les articles 188 et 189 : l'exagération des valeurs assurées faite de bonne foi, l'exagération de mauvaise foi ; l'une et l'autre n'annulent l'assurance qu'à l'égard de l'assuré, auteur de l'évaluation exagérée (N. B. n° 740), mais la première n'est une cause de nullité que pour la différence entre la valeur réelle et l'évaluation excessive, la seconde entraîne l'annulation du contrat tout entier ; la prime reste acquise à l'assureur dans les deux cas, le contrat n'étant pas annulé en ce qui le concerne (Desjardins, n° 1447). La nullité absolue du contrat aurait d'autres conséquences : l'assureur ne conserverait la prime entière (art. 11, L. 1874) que si l'assuré était de mauvaise foi ;

dans le cas contraire il devrait se contenter de l'indemnité fixée par l'article 171.

L'exagération excessive est, à certains égards, assimilée à l'exagération frauduleuse. Déjà Emérigon (Ch. IX, Sect. 5, § 3) enseignait „ qu'il y a deux sortes de fraudes : l'une personnelle, qui est le dol proprement dit, *dolus malus;* l'autre qui se trouve en la chose, sans que la personne soit coupable de malice, *dolus re ipsa.* „ Le Guidon de la mer (Ch. 2, art. 13) n'admet ce dol réel que lorsque l'évaluation dépasse d'un quart au moins la valeur des objets assurés; Emérigon *(ibid.)* laisse ce point à la prudence des juges.

„ L'assuré, écrit encore Emérigon *(ibid.),* ayant dans la police estimé sa chose, n'est pas recevable à soutenir qu'elle valait davantage, pour empêcher la ristourne des assurances subséquentes. „ Cette thèse est exacte vis-à-vis de l'assureur dont la police est évaluée, mais, s'il existe une police subséquente non évaluée, l'assuré a, vis-à-vis de ce second assureur, le droit d'établir la valeur réelle de sa chose, cette valeur fût-elle supérieure à l'évaluation du premier contrat; les deux assurances sont indépendantes l'une de l'autre.

Lorsque l'assurance est contractée par intermédiaire la réticence commise par le preneur équivaut à celle du véritable intéressé (V. nº 631); il faut appliquer la même règle à la nullité édictée par l'article 188 contre l'assuré de mauvaise foi; l'exagération connue du preneur ou du bénéficiaire de l'assurance suffit.

Cette nullité peut être opposée à tout porteur de la police comme à l'assuré primitif lui-même (Valroger, nº 1653; Desjardins, *ibid.).*

808. — L'exagération peut être établie de deux façons : à l'amiable ou par expertise. Ces deux idées sont rendues par les mots : „ d'après l'estimation qui en a été faite ou convenue. „ Les procès-verbaux de la Commission extra-parlementaire le constatent:

La phrase finale : d'après l'estimation qui en est faite ou convenue, ne peut se rapporter à l'estimation faite par l'assuré dans le contrat, puisque c'est précisément cette estimation qui est exagérée et qu'il s'agit de réduire ; il est donc évident que ces mots n'ont trait qu'à une estimation à faire ou à convenir de commun accord, lorsque l'exagération a été reconnue. (N. B. nº 740.)

809. — La réassurance est une assurance (V. nº 651); c'est donc surabondamment que l'article 188 vise l'application aux réassurances maritimes d'une disposition spéciale du titre des assurances maritimes. Le *dolus re ipsa* peut se rencontrer dans la réassurance comme dans l'assurance primitive; le *dolus malus* est plus difficile à imaginer; M. Bédarride (nº 1333) en fournit cependant un exemple : il suppose une collusion entre l'assuré et le premier assureur pour tromper le réassureur.

810. — Les principes consacrés par les articles 357 et 358 du Code furent, au sein de la Commission extra-parlementaire, l'objet d'un échange d'observations qu'il est indispensable de reproduire pour déterminer la portée des articles 188 et 189 de la loi maritime :

Une difficulté s'élève sur le sens et la portée des art. 357 et 358. Un membre estime que le premier de ces articles, qui prévoit le cas où la valeur des objets assurés a été exagérée par dol ou par fraude, peut être maintenu, mais, lorsqu'il n'y a ni dol ni fraude, cas prévu par l'article 358, le contrat doit valoir jusqu'à concurrence de la somme souscrite, l'assureur conservant d'ailleurs le droit de contester l'estimation faite par l'assuré et d'en demander une autre, sauf convention contraire ; dans ce dernier cas, la valeur des objets assurés devrait être fixée suivant certaines règles à formuler pour les diverses espèces d'assurances que le projet de la Commission autorise. Il propose en conséquence le remplacement de l'art. 358 par une disposition dans le sens ci-dessus, ne pouvant admettre que l'assureur soit jamais lié par l'estimation faite par l'assuré. L'assureur, ainsi d'ailleurs que le reconnaissent tous les auteurs, doit toujours pouvoir contester cette estimation.

D'après l'art. 7, précédemment adopté en remplacement des art. 339 et 340, la valeur des choses assurées, lorsqu'elle n'a pas été fixée dans le contrat, doit être déterminée suivant les dispositions que la Commission va devoir édicter pour les diverses espèces d'assurances qu'elle a admises. De semblables dispositions seraient incompatibles avec celles de l'art. 358, qui déclare le contrat valable jusqu'à concurrence de la valeur des objets assurés, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue.

On répond que le sens de l'art. 358 n'est nullement que, lorsque le contrat est fait sans dol ni fraude, l'assureur serait lié par l'évaluation que l'assuré aurait faite des choses assurées. Cet article se rattache à l'article précédent ; comme celui-ci, il prévoit une hypothèse toute spéciale : celle où il y a eu exagération, lors du contrat, dans la somme assurée ; dans le cas de l'art. 357, l'exagération est le résultat du dol ou de fraude ; le contrat d'assurances est nul à l'égard de l'assuré ; dans le cas de l'art. 358, il y a eu également exagération ; mais cette exagération, n'étant plus le résultat du dol ni de la fraude, ne doit pas entraîner la nullité du contrat pour le tout ; le contrat subsiste, mais seulement

jusqu'à la valeur réelle des choses assurées, valeur qui est déterminée, non pas d'après une estimation faite au moment du contrat par l'assuré, mais d'après une estimation ou une convention faite de commun accord entre les parties, lorsque l'exagération a été reconnue.

En d'autres termes : lorsque la valeur des choses assurées a été exagérée doleusement ou frauduleusement par l'assuré dans le contrat, l'assurance est entachée de nullité ; lorsque l'exagération n'est le résultat ni de dol, ni de fraude, le contrat est valable pour la valeur réelle des objets assurés, et cette valeur sera déterminée par une évaluation à faire de commun accord par les parties, soit par elles-mêmes, soit par voie d'expertise. Tel est le sens des art. 357 et 358, dont l'un ne peut être maintenu sans l'autre, et qui doivent être maintenus tous les deux parce qu'ils prévoient un cas tout spécial qui peut se présenter souvent et qui diffère essentiellement de celui pour lequel a été formulé l'art. 7, remplaçant l'art. 339.

Dans l'hypothèse de l'art. 7, en effet, il ne s'agit plus de régler le sort du contrat, lorsqu'il y a eu exagération doleuse ou non doleuse dans l'indication de la valeur des choses assurées, mais d'indiquer de quelle manière cette valeur devra être estimée lorsqu'elle n'aura pas été indiquée dans le contrat. Il n'y aura donc aucune contradiction entre la disposition des art. 357 et 358 et celles à formuler actuellement comme complément de l'art. 7 précédemment adopté. (N. B. n° 738.)

Revenant aux articles 357 et 358, la Commission, par les motifs ci-dessus énoncés, décide qu'il y a lieu de les maintenir. Il reste entendu que l'art. 358 a en vue la même hypothèse que l'art. 357, celle où la valeur des choses assurées, mentionnée au contrat, a été exagérée, avec cette seule différence que, dans le cas de l'art. 357, l'exagération a été faite doleusement, tandis que l'art. 358 prévoit l'hypothèse d'une exagération faite sans dol ni fraude. Afin d'enlever tout doute à cet égard, la Commission décide de rédiger l'art. 358 en commençant par ces mots : « dans le même cas, etc. » (N. B n° 740.)

Il résulte de ces explications que l'article 189 ne consacre pas le principe de l'irrévocabilité de l'évaluation convenue, principe inscrit dans l'article 190. Dans toutes assurances autres que celles du profit espéré l'évaluation conventionnelle ne lie les parties que lorsque la valeur de l'objet assuré a été préalablement estimée par experts.

La Commission extra-parlementaire jugea utile de constater que l'article 27 du projet de loi relatif aux assurances en général, devenu l'article 20 de la loi du 11 juin 1874, domine la matière des assurances maritimes. Citons une fois de plus les procès-verbaux :

Un membre rappelle qu'au titre des assurances terrestres (art. 27), la Commission a admis que, lorsque, au moment du contrat, la valeur assurée a été préalablement estimée par experts convenus entre parties, cette estimation,

hors le cas de fraude, ne peut plus être contestée par l'assureur. Ce principe semble devoir être consacré également en matière d'assurances maritimes. Il suffirait à cet effet de rappeler ici cette disposition de l'art. 27. On pourrait également rappeler la dernière disposition de cet article, qui permet au juge de recourir à tous les moyens de preuve en cette matière. Bien qu'il en soit ainsi de plein droit, d'après les principes généraux en matière commerciale, on pourrait être amené à conclure d'un rappel à la seconde disposition de l'art. 27 seule, qu'on aurait entendu exclure ici l'application de sa disposition finale.

Ces propositions sont accueillies. (N. B. n° 741.)

Le texte voté par la Commission était ainsi conçu : " L'article 27 § 2 et 3 du titre des assurances en général et des assurances terrestres en particulier est applicable aux assurances maritimes. "

Ce texte disparut lorsque l'article 3 de la loi de 1874 eut étendu aux assurances maritimes toutes les dispositions relatives aux assurances en général auxquelles il n'est pas dérogé par des articles spéciaux. L'Exposé des motifs des amendements présentés, en 1875, par le Gouvernement s'en explique :

Cet article étend à la matière des assurances maritimes les § 2 et 3 de l'article 20 de la loi du 11 juin 1874. Ce renvoi est inutile depuis qu'il a été admis que les règles relatives aux assurances en général s'appliquent aux assurances maritimes, s'il n'y est point dérogé par des articles spéciaux. (N. B. n° 1071.)

811. — Nous avons constaté déjà (V. n° 721) les discussions que le principe même de l'assurance du profit espéré souleva au sein de la Commission extra-parlementaire ; ces discussions se renouvelèrent lorsqu'il s'agit d'en déterminer l'application.

Deux rédactions opposées se trouvaient en présence ; la première était ainsi conçue : " L'assurance du profit espéré ne pourra être faite que contre les risques de mer et de navigation ; le profit espéré sera évalué dans la police avec désignation des marchandises sur lesquelles il est espéré. Cette assurance n'est autorisée que dans les cas où il existe des prix courants au lieu de la destination des marchandises assurées. La police fixera, d'après la durée probable du voyage, le terme dans lequel les marchandises assurées auraient pu être vendues ; ce terme ne pourra excéder six semaines et la moyenne du prix courant pendant le terme convenu servira à régler l'indemnité à réclamer par l'assuré. S'il est prouvé par les prix courants qu'en cas d'arrivée le gain aurait été

inférieur à la somme déclarée par l'assuré dans la police, l'assureur est libéré en payant cette somme inférieure : il ne doit rien si les objets assurés n'auraient produit aucun profit. „ La seconde rédaction était formulée en ces termes : " Si la valeur des marchandises n'est point fixée par le contrat, l'estimation, à défaut de convention contraire, en est faite suivant le prix courant au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord, la prime d'assurance et les frais accessoires ; il y sera ajouté la quotité du profit espéré, déterminée par le contrat, et au cas où un profit espéré est assuré sans fixation de quotité, il y sera ajouté le profit que l'assuré aurait pu raisonnablement obtenir à l'époque de l'arrivée réelle ou présumée de la marchandise au lieu de destination. „ (N. B. nº 702.)

Empruntons aux procès-verbaux de la Commission les raisons invoquées de part et d'autre :

A l'appui des premières propositions, on fait remarquer qu'en principe l'indemnité, en cas de sinistre, ne peut et ne doit avoir pour objet que la perte directe que l'assuré éprouve par l'effet du sinistre, c'est-à-dire la valeur des marchandises perdues ou détériorées, si la cargaison était arrivée à bon port. L'assuré devrait donc être indemnisé du profit qu'il aurait fait en cas de bonne arrivée ; le profit espéré fait partie intégrante de l'assurance de l'objet lui-même et suit les chances que la valeur de cet objet peut subir. Toutefois on comprend tout ce que ce système contient de difficultés et d'impossibilités dans sa mise en pratique ; aussi, dans tous les temps, a-t-on pris pour base de l'indemnité la valeur des marchandises au temps de l'embarquement.

Il est vrai qu'alors on se trouve replacé, non pas au même état que si le sinistre ne fût pas arrivé, mais au même état que si l'expédition n'avait pas été faite, en sorte que l'assuré est garanti non seulement contre la perte matérielle des marchandises, mais aussi contre les chances du commerce ; les impossibilités du premier système devaient nécessairement faire adopter celui-ci.

Le système du code hollandais présente les mêmes impossibilités pratiques ; d'après cette législation, l'assuré est remis, en cas de sinistre, au même état que si l'expédition n'avait pas été faite, mais en même temps il est permis d'assurer séparément le profit espéré, c'est-à-dire de se faire garantir, indépendamment de la valeur des marchandises au lieu de l'embarquement, le gain que l'assuré aurait pu réaliser si le sinistre n'était pas arrivé.

Cette assurance du profit espéré contre les chances du commerce, ne peut être autorisée ; ce n'est plus le commerce qui produit l'aisance et le bien-être de la société, qui a pour objet de pourvoir à toutes les nécessités de la vie ; ce sont des spéculations aléatoires, aventureuses, et qui, le plus souvent, seront la source de ruines.

En droit, on ne peut admettre que l'assurance du profit espéré contre les risques maritimes, et l'on ne peut l'admettre que dans le cas où le profit espéré

a une base certaine et incontestable; or, il faut pour cela deux conditions: 1° qu'au lieu où le profit aurait été réalisé, sans le sinistre, il y ait un marché et des prix courants, et 2° que l'époque de la réalisation du profit se trouve déterminée par la police, d'après la durée probable du voyage. C'est dans cet ordre d'idées que sont formulées les dispositions proposées....

Les considérations suivantes sont présentées à l'appui de la dernière disposition proposée:

D'après le nouveau code hollandais, qui permet l'assurance du profit espéré, l'assuré doit toujours énoncer dans le contrat qu'un profit espéré est compris dans l'assurance, ce qui se fait, soit en déterminant la quotité du profit espéré, soit en évaluant la marchandise en bloc, avec stipulation que l'excédent de sa valeur aux temps et lieu d'embarquement, y compris les frais jusqu'à bord, sera considéré comme profit espéré; dans l'une et l'autre hypothèses, le profit espéré est prouvé par des prix courants ou par déclaration d'experts, constatant le gain qu'on aurait pu faire si la marchandise était arrivée à bon port; s'il est établi que le gain eût été inférieur au profit assuré, l'assureur est libéré en payant cette somme inférieure; il ne doit rien s'il est démontré qu'aucun profit n'aurait pu être réalisé.

Le nouveau code allemand consacre le même système, avec cette seule différence, que si le profit n'est pas déterminé, il n'est censé figurer que jusqu'à concurrence de 10 p. c. dans la somme assurée globalement.

On voit de suite à quelles difficultés inextricables ces systèmes doivent conduire: impossibilité de déterminer, même approximativement, l'époque à laquelle le navire serait arrivé au lieu de destination; absence complète de base d'opération pour les experts qui ne connaissent pas la marchandise, sa quotité, etc., estimations arbitraires. Impossibilité enfin pour l'assuré de se garantir contre la perte d'un profit qui, s'il n'eût plus existé à l'époque de l'arrivée à destination, pourrait avoir existé dans le cours du voyage. En Hollande, on a compris que le système de la loi était impraticable, et on y a substitué les polices d'honneur, par lesquelles l'assureur s'engage à respecter les évaluations telles quelles, sans jamais exiger de plus amples justifications.

Dans le système proposé en premier, on admet comme profit espéré la différence entre le prix de revient et la valeur de la marchandise au jour de la conclusion de l'opération; on y retrouve le même inconvénient que dans la législation hollandaise; nécessité d'évaluer une marchandise dont on ne connait pas la quotité; puis, en imposant l'obligation de déterminer, au moment du contrat, la somme qui forme la valeur réelle du profit espéré, ce système prive le négociant d'un droit que la pratique des assurances lui a concédé: celui d'ajouter au prix de revient une quotité de bénéfice espéré, existant ou n'existant pas encore, mais qu'il a l'espoir d'obtenir, soit à l'arrivée du navire, soit plus tard.

Ce système aurait pour résultat immédiat le maintien des assurances d'honneur, qu'il est de l'intérêt des assureurs et des assurés de voir disparaître.

Tous ces inconvénients disparaîtront si l'on adopte la deuxième proposition. Le système qu'elle consacre peut seul prévenir les difficultés qui ont été signalées; il aura, en outre, l'avantage de mettre la loi d'accord avec la pratique en cette matière.

Un membre appréhende les dangers que ce système pourra entraîner, par suite des abus auxquels il donnera lieu, en fournissant le moyen aux parties de dissimuler de véritables jeux et paris sous l'apparence d'assurances du profit espéré. C'est principalement en vue de prévenir ce danger qu'il avait formulé les premières dispositions présentées. Si l'on donnait la préférence au second système, au moins faudrait-il, par une disposition expresse, réserver au juge la faculté d'annuler le contrat ou de réduire le montant du profit espéré. s'il arrivait que la valeur en eût été exagérée, et que le contrat ne fût en réalité qu'un jeu ou un pari.

On répond que l'intérêt même des parties est un sûr garant que le contrat ne dégénérera pas en jeu ou pari, car si l'assuré exagérait le profit espéré, il s'exposerait à payer aussi une prime exagérée, la prime, qui pour ces sortes d'assurances est déjà ordinairement fort élevée, étant nécessairement proportionnelle à la hauteur de la somme assurée : or, il n'y a pas d'apparence que l'assuré consente à payer une prime semblable, sachant qu'il a les plus grandes chances de la payer inutilement, la bonne arrivée du navire restant toujours l'événement le plus probable. L'assureur qui prêterait les mains à de semblables fraudes perdrait d'ailleurs immédiatement tout crédit ; aussi, peut-on dire que ces abus ne se sont jamais produits dans la pratique. Enfin, s'ils se produisaient, le remède se trouverait dans les dispositions de la loi, qui prohibent les jeux et paris. Les juges puiseraient dans ces dispositions générales le droit d'annuler le contrat dès l'instant qu'il leur serait démontré qu'il dissimule une opération de jeux.

Un membre est également d'avis que l'intérêt des parties suffira pour empêcher les abus auxquels le système proposé en dernier lieu pourrait conduire. Ce système, qui préviendra seul toutes les difficultés pratiques, lui semble devoir être admis ; il fait remarquer que, dès l'instant que la marchandise est embarquée, elle n'a plus en réalité pour le propriétaire d'autre valeur que celle qu'il espère en tirer au lieu de destination. Il est donc parfaitement rationnel que cette valeur, qu'il est exposé à perdre par l'effet d'un événement de mer, puisse faire l'objet d'une assurance. La difficulté naît de ce que précisément cette valeur est incertaine au moment du contrat ; elle peut, suivant les circonstances, être plus élevée, elle peut être moindre et elle peut être égale à la valeur qu'ont les marchandises au moment du départ ; il faudrait donc déterminer, pour servir de base à l'assurance, une moyenne entre ces différentes valeurs que la marchandise aurait pu avoir en cas de bonne arrivée. La fixation de cette moyenne pourrait être abandonnée au juge; mais on comprend de suite qu'en le décidant ainsi, on provoquerait des difficultés et des procès souvent inextricables. Mieux vaut donc laisser le soin de cette fixation aux parties, dont l'intérêt est, ainsi qu'il vient d'être dit, un sûr garant que la quotité fixée ne sera pas exagérée.

Le montant du profit espéré, ainsi fixé par l'assuré, et accepté par l'assureur, forme la loi des parties et doit par conséquent dispenser l'assuré de toute autre justification en cas de sinistre.

Quelques membres font remarquer que, dans cet ordre d'idées, la quotité du profit espéré devrait toujours être fixée, au moment du contrat, par la convention des parties; il arrive cependant parfois que l'assuré ne connaît pas, au

moment où il contracte, le montant du bénéfice espéré, notamment lorsque les ordres transmis ne peuvent être exécutés qu'après un laps de temps fort éloigné. On assure alors telle somme globale sur telles marchandises, y compris le bénéfice espéré, le montant de ce bénéfice n'étant pas indiqué. Bien que ces sortes d'assurances soient peu fréquentes, elles se présentent cependant quelquefois, et ce serait les rendre impossibles que d'exiger que la quotité du bénéfice espéré soit toujours fixée d'avance par la convention des parties. Il faut donc admettre que, lorsque cette fixation a été faite de commun accord par les parties, cette convention forme loi et dispense de toute justification ultérieure; que s'il n'y a pas de convention à cet égard, les droits de l'assureur restent saufs, en ce sens qu'en cas de sinistre il peut exiger de l'assuré la preuve que le bénéfice espéré se serait élevé à la somme réclamée; c'est alors au juge à déterminer la somme due à l'assuré.

La Commission admet ces principes, mais elle croit inutile de formuler pour la dernière hypothèse une disposition expresse; il suffit de déclarer que l'évaluation, faite de commun accord par les parties, dispense de toute justification ultérieure; il va de soi que si aucune convention n'a été faite sur ce point ce sera au juge qu'il faudra recourir en cas de difficultés. (N. B. nº 702.)

Après avoir arrêté le texte des articles 188 et 189 la Commission arrêta celui de l'article 190 et en détermina la place. Faisons encore un emprunt aux procès-verbaux :

La Commission décide de faire figurer immédiatement après les articles 357 et 358 celui qu'elle a formulé précédemment pour le cas d'assurance du bénéfice espéré.

D'après le principe admis pour cette sorte d'assurance, lorque le profit espéré a été évalué par les parties, leur convention à cet égard forme loi ; s'il n'a pas été évalué, c'est au juge qu'il appartient de décider. Le cas prévu par les art. 357 et 358 ne pouvant donc pas se présenter pour cette sorte d'assurance, il est plus régulier de ne faire figurer la disposition qui y est relative qu'à la suite de ces deux articles.

Un membre renouvelle la proposition qui a été faite précédemment de mentionner expressément dans la loi que l'évaluation devra être faite par le juge, lorsqu'elle ne l'aura pas été par les parties ; mais cette proposition est combattue et repoussée par les motifs qui ont été précédemment développés, lors de la discussion relative à l'assurance du profit espéré. En conséquence des diverses résolutions qui précèdent, la Commission adopte définitivement les articles suivants :

Art. 31. " Si les parties sont convenues de l'évaluation du profit espéré, cette évaluation fera loi sans qu'il soit besoin d'autre justification. " (N. B. nº 742.)

Le premier Rapport de la Commission de la Chambre s'exprime en termes analogues :

Une autre innovation du projet, c'est d'autoriser l'assurance, non permis aujourd'hui, du profit espéré des marchandises. En fait, cette assurance pro-

hibée se contracte journellement; d'après l'usage suivi, le négociant qui veut se faire assurer le profit espéré détermine au moment du contrat le montant du bénéfice à faire sur la marchandise, et c'est la somme ainsi déterminée qui sert de base à la fixation de l'indemnité en cas de sinistre. Ce bénéfice peut être mis au rang d'une valeur que le négociant est exposé à perdre. La fixation qui en est faite de commun accord par les parties forme loi entre elles et dispense de toute justification ultérieure. S'il n'y a pas de convention à cet égard, ce sera au juge qu'il faudra recourir en cas de difficultés pour déterminer la somme due à l'assuré. (N. B. n° 903.)

Le second Rapport complète le premier :

La pratique de l'assurance sur le profit espéré des marchandises est réglée d'après le principe suivant : lorsque le profit espéré a été évalué par les parties, leur convention à cet égard forme loi; s'il n'a pas été évalué, c'est au juge qu'il appartient de décider. Dès lors, les cas prévus par les art. 357 et 358 du Code, et par les dispositions qu'y substitue le projet, ne peuvent pas se présenter pour cette sorte d'assurance. Il est, par conséquent, régulier de faire figurer ici une disposition spéciale qui y soit relative. (N. B. n° 1222.)

A son tour le Rapport fait au Sénat s'exprime ainsi :

Quant au profit espéré, l'évaluation dont sont convenues les parties fait loi ; mais, s'il n'y a pas de convention à cet égard, c'est au juge qu'il appartient de décider ; il ne peut, en effet, en être autrement, encore que la loi ne le dise pas. (N. B. n° 1575.)

L'article 190 déroge à la règle édictée par l'article 20 de la loi du 11 juin 1874 ; pour lier irrévocablement les parties le profit espéré ne doit pas avoir fait l'objet d'une expertise conventionnelle, il suffit que l'évaluation de ce profit soit convenue.

812. — L'article premier de la loi sur les assurances en général porte que " le profit espéré peut être assuré dans les cas prévus par la loi "; l'article 190 de la loi maritime dit à son tour : " Si les parties sont convenues de l'évaluation du profit espéré, cette évaluation fera loi, sans qu'il soit besoin d'autre justification. " Les deux dispositions se servent du même terme " profit espéré ", elles n'ont cependant pas la même portée. Inscrite dans la loi maritime, la seconde doit nécessairement être restreinte au profit espéré d'un transport maritime; il faut même la restreindre au " profit espéré des marchandises " : l'article 190 est en rapport avec l'article 168. Le profit espéré des marchandises est, parmi ceux que l'on retire des transports maritimes, le seul dont le chiffre ne puisse être déterminé exactement. Le fret, le prix de passage, le bénéfice

d'affrètement, les loyers des gens de mer, le courtage et les commissions, le profit maritime du prêteur à la grosse, sont représentés par des sommes fixes; l'aléa ne réside que dans le point de savoir si ces sommes fixes seront touchées. L'article 190 est de stricte interprétation, il ne s'étend ni à d'autres profits que ceux des marchandises, ni à d'autres marchandises que celles qui effectuent un transport maritime. C'est par une fiction de la loi qu'en matière d'expéditions maritimes un bénéfice espéré est considéré comme l'équivalent d'un bénéfice acquis; cette fiction légale ne peut être étendue au delà des termes de la loi.

C'est forcer le sens de l'article 190 et donner à ses termes une extension abusive que d'admettre l'irrévocabilité des évaluations convenues lorsqu'elles se rapportent à l'ensemble composé de la réunion de ces deux éléments: la marchandise et son profit espéré. On ne peut invoquer, à l'appui de cette thèse, qu'un passage équivoque des procès-verbaux de la Commission extra-parlementaire; ce passage n'a pas la signification qu'on lui prête. Saisie de deux propositions, la Commission manifeste sa préférence pour la seconde, la plus large. Cette proposition suppose " des marchandises dont la valeur n'est pas fixée par le contrat ", elle détermine la façon dont ces marchandises devront être évaluées, et continue en ces termes: " Il y sera ajouté la quotité du profit espéré déterminée par le contrat. " La proposition prévoit et règle aussi le cas où la quotité du profit n'est pas fixée, mais elle suppose toujours une distinction entre la marchandise et le profit espéré. Quelques membres font remarquer qu'on assure parfois une somme globale sur la marchandise et son profit; ils se demandent si la proposition ne va pas rendre ces assurances impossibles? La négative était certaine. On eût pu demander si cette évaluation globale serait assimilée au cas où le profit espéré est estimé isolément, ou à celui où il n'est pas estimé? On ne le demande pas; mais la discussion se termine par la phrase équivoque sur laquelle une sentence arbitrale (juillet 1884; J. A. 87. 1. 115) et un arrêt de la Cour de Gand (24 février 1885; J. A. 88. 2. 11) se sont appuyés pour accueillir l'opinion contraire à celle que nous défendons. Reproduisons ce passage:

Il faut donc admettre que, lorsque *cette fixation* a été faite de commun accord par les parties, cette convention forme loi et dispense de toute justification ultérieure; que, s'il n'y a pas de convention à cet égard, les droits de

l'assureur restent saufs, en ce sens qu'en cas de sinistre il peut exiger de l'assuré la preuve que le bénéfice espéré se serait élevé à la somme réclamée ; c'est alors au juge à déterminer la somme due à l'assuré, (N. B. n° 702.)

De quelle *fixation* s'agit-il ? De l'estimation globale de la marchandise et de son profit, ou de l'estimation du profit seulement ? Reportons-nous à la phrase qui précède ; il y est parlé de " la quotité du bénéfice ", c'est-à-dire du profit isolé. Reportons-nous ensuite au texte adopté par la Commission (N. B. n° 742) : " Si les parties sont convenues de l'évaluation du *profit espéré,* cette évaluation fera loi, sans qu'il soit besoin d'autre justification. " Toujours le profit isolé.

Le doute est d'autant moins possible que, dans un ouvrage publié en 1870 (Révision du Code de commerce, n° 41), M. Cruysmans, l'un des membres de la Commission extra-parlementaire, l'un des membres qui signalèrent à la Commission ces assurances, peu fréquentes à cette époque, où la marchandise et son bénéfice sont évalués globalement, apprécie en ces termes l'œuvre à laquelle il a largement coopéré :

Nous devons signaler l'importante déclaration annotée dans le procès-verbal de la Commission relativement aux contrats qui ne déterminent pas la quotité du profit espéré ; dans ce cas, l'assurance ne doit pas nécessairement être réduite à la valeur au port de chargement, conformément à l'article 384 du projet, mais l'*assuré doit prouver que le profit espéré se serait élevé à la somme pour laquelle il est compris dans la valeur assurée.* (Rév. du C. de com., n° 41.)

Les travaux parlementaires qui ont préparé le vote de la loi maritime sont postérieurs à la publication du livre de M. Cruysmans, ceux qui ont participé à l'élaboration de la loi avaient ce livre sous les yeux ; or, rien dans ces travaux préparatoires ne contredit l'interprétation donnée par M. Cruysmans au procès-verbal de la Commission extra-parlementaire. Aussi ne faut-il pas s'étonner de voir ce publiciste, dans une dissertation publiée par la *Belgique judiciaire* (1887, p. 434), s'élever contre l'interprétation contraire, admise par la Cour de Gand.

Le texte de la loi est incontestablement favorable à l'opinion que nous soutenons ; l'article 190 de la loi maritime ne déroge à l'article 20 de la loi du 11 juin 1874 que pour le profit espéré ; étendre cette dérogation à la réunion du profit espéré et de la marchandise, c'est apporter à la règle une seconde exception, en dehors de tout texte de loi. Le but du législateur n'est

plus atteint, la garantie que la loi de 1874 donne à l'assureur contre l'exagération des valeurs assurées, garantie maintenue par les articles 188 et 189 de la loi maritime, cette garantie disparaît s'il est permis à l'assuré d'échapper à tout contrôle en assurant globalement la marchandise et le profit espéré.

Que ne va-t-on jusqu'à admettre l'irrévocabilité de l'évaluation globale de toute l'aventure : corps et quille, agrès et apparaux, armements et victuailles, frets et commissions, chargement et profit espéré? La logique ne permet pas de s'arrêter à mi-chemin; si l'on n'isole pas l'évaluation du profit espéré de celle de tout autre élément de l'aventure, on doit permettre à celui qui est à la fois propriétaire du navire et du chargement d'évaluer irrévocablemenl l'aventure entière.

Le fret est un profit espéré comme le bénéfice à retirer de la vente du chargement; s'il fallait appliquer l'article 190 au fret songerait-on à prétendre que cet article permet d'évaluer irrévocablement le navire et ses frets à un taux quelconque?

Une liberté absolue d'évaluation du profit espéré fournit à l'assuré un moyen efficace de sauvegarder ses intérêts, tout en éclairant l'assureur, le cas échéant, sur l'exagération de ce bénéfice, mis en vedette par son isolement; confondu avec l'évaluation de la marchandise ou d'autres éléments de l'aventure, dissimulé dans nne masse, le bénéfice espéré ne trahit plus son exagération. La réforme introduite par la loi de 1879, en légitimant l'assurance du bénéfice espéré et son évaluation arbitraire, est une mesure protectrice du commerce; c'est la dénaturer que de la transformer en un piège tendu à l'assureur.

ART. 192.

Dans le cas d'assurance du fret de choses assurées, le remboursement fait sur ces choses du chef d'avaries particulières, aura lieu sur le fret dans la même proportion.

SOMMAIRE.

813° — Objet de l'article 192.
814° — Il suppose une marchandise et un fret assurés dans les mêmes proportions.
815° — Il ne s'applique pas aux avaries communes.

813. — L'article 192 ne s'occupe pas de l'assurance du fret conclue par le fréteur; il a trait à l'assurance contractée par l'affréteur contre le risque de payer le fret sans profit pour lui. Cet article est dû à l'initiative de la Commission extra-parlementaire; nous avons cité déjà (V. nº 750) la partie de ses procès-verbaux qui se rapporte à l'article 192 et à la seconde des hypothèses qu'embrasse l'article 177.

A n'en juger que par ces procès-verbaux, l'article 192 supposerait un chargeur qui fait assurer le fret de marchandises dont une partie périt en route. Si l'article régissait les cas où la marchandise est perdue on ne concevrait pas qu'il y fût question d'un remboursement à faire sur un fret qui, dans ce cas, n'est pas dû; au moins ne le concevrait-on que dans le cas peu fréquent où les parties dérogent à l'article 97 de la loi maritime; encore, dans ce cas, l'assuré procéderait-il par voie de délaissement et non par l'action d'avarie.

L'article 192 suppose un chargeur tenu de payer le fret parce que sa marchandise arrive à destination; elle y arrive avariée; l'assureur du fret doit rembourser à l'assuré une partie du fret, proportionnelle au remboursement que l'assureur de la marchandise fait à ce même assuré. Le fret n'a été utilement payé qu'en proportion de la valeur que conserve la marchandise; perd-elle moitié de sa valeur, le fret doit être considéré comme à moitié perdu et l'assureur du fret remboursera la moitié de celui-ci comme l'assureur de la marchandise la moitié de celle-là.

814. — L'article 192 suppose que le propriétaire de la marchandise a fait assurer la valeur totale de celle-ci et le fret entier. Il importe peu qu'il ait eu recours au même assureur ou à des assureurs différents; il n'est pas moins indifférent qu'il soit resté, pour tout ou partie de la marchandise ou du fret, son propre assureur; l'assureur ou les assureurs du fret devront, chacun pour la part qui le concerne, rembourser à l'assuré une part de ce fret, proportionnelle au remboursement qu'il recevra de l'assureur ou des assureurs de la marchandise.

L'assurance sur facultés contient souvent des franchises, parfois même elle est franche d'avaries particulières; l'assuré reste alors son propre assureur contre les risques d'avaries pour tout ou

partie (Weil, nº 206). S'il a assuré son fret intégral, le calcul du remboursement se fait en supposant les facultés entièrement assurées.

815. — L'article 192 est spécial aux avaries particulières.

L'affréteur ne contribue pas aux avaries communes pour le fret à faire (art. 107), le seul dont il soit question ici. Ce fret est en risque pour le fréteur (V. nº 441); l'article 192 ne se rapporte pas à ce dernier.

ART. 193.

L'assureur du prix de passage est tenu des pertes que l'assuré éprouve sur ce prix par l'effet des risques de mer, tels que frais de débarquement et de rembarquement, de nourriture et de logement des passagers dans un port de relâche, le remplacement des vivres perdus ou endommagés, les dépenses de réexpédition à bord d'un autre navire.

SOMMAIRE.

816° — Pertes dont répond l'assureur du prix de passage.
817° — Frais de relâche forcée.
818° — Victuailles perdues ou endommagées.
819° — Dépenses de réexpédition.

816. — L'article 168 range le prix du passage parmi les objets de l'assurance maritime; l'article 193 détermine les principales pertes dont l'assureur de ce prix est responsable.

En principe, il est tenu de toutes les pertes que l'assuré, entrepreneur de transport de personnes, éprouve par l'effet des risques de mer. Trois catégories de pertes sont citées comme exemples : 1° celles qui proviennent d'une relâche; 2° le remplacement des vivres perdus ou endommagés; 3° les dépenses résultant de la réexpédition des passagers par un autre navire.

817. — L'article 193 divise les frais extraordinaires causés par une relâche en frais de débarquement, de séjour et de rembarquement des passagers; il subdivise les frais de séjour en frais de nourriture et de logement. Tous les frais de séjour ne sont pas énumérés dans l'article 193 : les frais médicaux, notamment, n'y figurent pas. Il ne procède que par voie d'exemples.

Il ne s'agit ici que de relâche forcée; les frais d'une relâche volontaire ne sont pas un effet des risques de mer. La relâche n'est volontaire, à l'égard de l'entrepreneur de transport, que lorsqu'elle provient de son fait; une relâche illicite, ordonnée par le capitaine, est une baraterie de patron dont l'assureur est tenu.

La Cour de Bordeaux a jugé, le 24 juillet 1871 (J. M. 72, 2, 97), qu'une clause de la police mettant à la charge des assureurs les frais de nourriture et de logement des passagers pendant la relâche ne s'étend pas aux indemnités dues aux passagers par l'entrepreneur assuré lorsque l'incendie du navire avant le départ retarde ce départ. Les articles 129 et 130 de la loi maritime déterminent les effets du départ tardif du navire : le retard résout le contrat, sans indemnité, s'il est causé par une force majeure; il donne ouverture à indemnité s'il est imputable à l'entrepreneur du transport. L'assureur maritime ne répond pas des dommages provenant du fait de l'assuré (art. 182); il ne peut donc, en aucun cas, être tenu de rembourser à l'entrepreneur les indemnités dues aux passagers pour départ tardif.

818. — Les vivres destinés aux passagers peuvent se perdre ou s'endommager en mer ou dans un port de relâche forcée : il suffit que ce résultat provienne d'une fortune de mer ou d'une baraterie de patron pour que l'assureur du prix de passage en soit tenu.

Les avaries causées aux vivres destinés à l'équipage concernent l'assureur des armements et victuailles.

819. — Lorsque le navire n'arrive pas à destination, par suite de prise, de naufrage ou de déclaration d'innavigabilité, et sans que l'événement soit imputable à l'entrepreneur de transport (V. n° 514), le contrat est résilié; le passager rembourse à l'entrepreneur les frais de son entretien (art. 132). Quand, au contraire, les avaries du navire peuvent être réparées dans un port de relâche, deux alternatives se présentent : le transporteur peut, à son choix,

entretenir les passagers pendant la relâche ou les expédier de suite à destination sur un navire de même qualité (art. 133). Le transporteur, dans ce dernier cas, est exposé à payer le fret entier au propriétaire du navire primitif, sans pouvoir utiliser, pour passagers ou marchandises, le vide formé dans ce navire par la réexpédition des passagers. L'assureur du prix de passage supporte, dans ces trois hypothèses, la perte réelle subie par l'assuré (Sent. arb. 9 juin 1868 et 26 octobre 1869; J. A. 70, 1, 368).

Le coût de l'expédition interrompue, joint à celui de la réexpédition, ne forme pas toujours un total supérieur à ce qu'eût coûté l'expédition si elle n'eût été interrompue ; quand ce coût n'est pas dépassé l'assureur ne doit pas d'indemnité puisque l'assuré ne subit aucune perte (Sent. arb. 15 avril 1872; J. A. 72, 1, 163).

Nous nous référons, pour le cas de prise, à ce que nous avons dit des risques de guerre en commentant les articles 178 à 181.

ART. 194.

Si l'assurance a lieu divisément pour des marchandises qui doivent être chargées sur plusieurs vaisseaux désignés, avec énonciation de la somme assurée sur chacun, et si le chargement entier est mis sur un seul vaisseau, ou sur un moindre nombre qu'il n'en est désigné dans le contrat, l'assureur n'est tenu que de la somme qu'il a assurée sur le vaisseau ou sur les vaisseaux qui ont reçu le chargement, nonobstant la perte de tous les vaisseaux désignés, et il recevra néanmoins l'indemnité prévue à l'article 177.

Code de 1807. Art. 361. — Si l'assurance a lieu divisément pour des marchandises qui doivent être chargées sur plusieurs vaisseaux désignés, avec énonciation de la somme assurée sur chacun, et si le chargement entier est mis sur un seul vaisseau, ou sur un moindre nombre qu'il n'en est désigné dans le contrat, l'assureur n'est tenu que de la somme qu'il a assurée sur le vaisseau ou sur les vaisseaux qui ont reçu le chargement, nonobstant la perte de tous les vaisseaux désignés; et il recevra néanmoins demi pour cent des sommes dont les assurances se trouvent annulées. — Art. 337. — Les chargements faits aux échelles

du Levant, aux côtes d'Afrique et autres parties du monde, pour l'Europe peuvent être assurés, sur quelque navire qu'ils aient lieu, sans désignation du navire ni du capitaine. — Les marchandises elles-mêmes peuvent, en ce cas, être assurées sans désignation de leur nature et espèce. Mais la police doit indiquer celui à qui l'expédition est faite ou doit être consignée, s'il n'y a convention contraire dans la police d'assurance.

Ordonnance de 1681. Liv. III, Tit. VI, Art. 32. — Si l'assurance est faite divisément sur plusieurs vaisseaux désignés, et que la charge entière soit mise sur un seul, l'assureur ne courra risque que de la somme qu'il aura assurée sur le bâtiment qui aura reçu le chargement, quand même tous les vaisseaux désignés viendraient à périr; et il rendra la prime du surplus, à la réserve du demi pour cent. — Art. 4. — Pourront toutefois les chargements qui seront faits pour l'Europe, aux échelles du Levant, aux côtes d'Afrique et aux autres parties du monde, être assurés sur quelque navire qu'ils puissent être, sans désignation du maître ni du vaisseau : pourvu que celui à qui ils devront être consignés soit dénommé dans la police.

SOMMAIRE.

820° — Assurance sur facultés divisée entre plusieurs navires.
821° — Le risque d'allèges doit-il, en ce cas, être divisé?
822° — Assurances *in quovis*.
823° — Déclarations d'aliments.

820. — L'assureur ne garantit d'autres risques que ceux dont il a assumé la responsabilité; l'article 194 est une application de cette règle. Il suppose une assurance sur facultés permettant à l'assuré de diviser ses marchandises entre plusieurs navires désignés et déterminant la somme assurée sur la cargaison de chacun d'eux. L'assuré, au lieu de s'en tenir au contrat, charge toutes les marchandises sur un seul vaisseau ou les répartit entre plusieurs dans des proportions autres que celles convenues; que devra l'assureur si l'un ou quelques-uns des navires périssent, tandis que les autres arrivent à bon port? La réponse s'impose: il n'appartient pas à l'assuré de modifier les risques souscrits par l'assureur; celui-ci n'est tenu des pertes, pour chacun des navires, que dans la proportion de la somme assurée sur la cargaison de ce navire. Nous sommes en présence d'autant d'assurances distinctes qu'il y a de navires; celles relatives aux navires qui ont chargé au delà de la quantité stipulée ne valent que pour cette quantité, celles relatives aux navires qui ont chargé moins que la valeur convenue sont annulées, ristournées pour le surplus et l'indemnité de ristourne, fixée par l'article 177, est acquise à l'assureur.

On eût pu hésiter à appliquer cette règle lorsque tous les navires désignés périssent. Qu'importe, eût-on pu dire, la répartition de la marchandise puisque la perte est totale ; la différence de répartition est restée sans influence sur la perte. L'Ordonnance, le Code et la loi de 1879 ont jugé que cette considération de fait ne peut modifier le droit (Bédarride, nº 1360; E. Cauvet, I, nº 221; Valroger, nº 1681). Le changement de route, de voyage ou de vaisseau annule l'assurance, la route suivie fut-elle meilleure, le voyage effectué moins dangereux, le vaisseau employé plus solide que la route, le voyage, le vaisseau convenus; il suffit que le risque soit modifié pour que l'assureur cesse d'être tenu. Il en est de même dans l'hypothèse prévue et réglée par l'article 194 (N. B. nº 1224).

En principe, l'assuré qui s'est réservé la faculté de charger sa marchandise sur plusieurs navires a le droit de la répartir entre eux comme il lui plaît; l'assurance forme alors une masse indivise, elle est faite conjointement et, dans ce cas, tant pour le calcul des franchises que pour le délaissement, il faut opérer sur la masse (Bédarride, nº 1364; Valroger, nº 1683). L'article 194 suppose que les parties ont dérogé à cette règle et divisé l'assurance.

821. — Le temps des risques court, dans l'assurance sur facultés, à partir du moment où les marchandises ont été chargées dans les allèges destinées à les conduire du quai au navire (art. 172). Aucune difficulté ne s'élève quand le chargement de chaque navire est placé dans une ou plusieurs allèges distinctes; mais supposons que des marchandises destinées à plusieurs navires soient réunies dans une même allège et que cette allège sombre; la perte doit-elle être supportée en entier par les assureurs? L'article 194 n'y met pas obstacle; il ne régit que le transport maritime proprement dit, il est étranger au transport du quai au navire (Valin, sur l'art. 32; Emérigon, Ch. VI, Sect. 6. § 3; Bédarride, nº 1361; E. Cauvet, I, nº 222; Valroger, nº 1682).

822. — L'article 194 suppose que les divers navires qui chargeront les marchandises assurées sont désignés dans le contrat et que la somme assurée sur chacun d'eux est spécifiée. Les parties peuvent désigner les navires sans répartir entre eux la somme assurée; elles peuvent aller plus loin et ne pas même désigner les

navires. Quand les navires sont désignés, sans répartition des marchandises entre eux, l'assurance est alternative, l'assuré peut distribuer à son gré l'ensemble des marchandises assurées (Valroger, n° 1395); le risque est consolidé sur le navire dans lequel elles sont chargées (Emérigon, Ch. VI, Sect. VI). Le contrat ne désigne-t-il pas les navires et se borne-t-il à préciser le transport maritime objet de l'assurance, l'assuré s'est alors réservé le droit de charger dans n'importe quel navire apte à faire ce transport, l'assurance est dite *in quovis* ou *par navire à désigner* et la police se nomme une *police flottante*.

Tout risque doit être déterminé; le lieu du risque est d'ordinaire précisé par la désignation du vaisseau et celle du voyage; dans les assurances *in quovis* la désignation du voyage et parfois celle de la nature des marchandises assurées sont les seules données qui déterminent le risque. Il peut même arriver qu'un commerçant fasse assurer toutes les expéditions qu'il fera pendant un temps déterminé, sur toutes ou certaines mers, quels que soient les points de départ et d'arrivée de ces expéditions; l'assurance prend alors le nom de *police d'abonnement* (Pand. b., *ibid.*, n° 541); elle contient un tarif des risques, les primes sont graduées d'après les périls de chaque traversée, parfois même d'après les saisons.

L'Ordonnance de 1681 (art. 4, Tit. VI, Liv. III), le Code de 1807 (art. 337) et les lois commerciales de plusieurs nations (C. holl., art. 595; C. all.. art. 821; C. esp., art. 741), contiennent des dispositions relatives aux assurances *in quovis,* la loi du 21 août 1879 n'en renferme pas; la doctrine et la jurisprudence nous aideront à tracer les règles qui gouvernent ces assurances sur navires incertains ou non dénommés.

L'assuré ne peut appliquer arbitrairement à sa police flottante ou d'abonnement les expéditions qu'il fait dans le temps et le lieu des risques qu'elle couvre; chacune de ces expéditions forme un aliment de la police, toutes doivent y être appliquées (C. Bruxelles, 6 février 1873; Pas. 74. 2. 93 — Anvers, 11 juin 1875; J. A. 75. 1. 214), par ordre chronologique (V. n° 640), jusqu'à épuisement de la somme assurée (C. Bruxelles, 1er mars 1880; Pas. 80. 2. 311. — Sent. arb., 11 avril 1878; J. A. 79. 1. 149. — Valroger, n° 1424; Desjardins, n° 1385). L'assureur peut s'en prévaloir pour établir que des cargaisons arrivées à bon port ont épuisé sa police avant que l'assuré ne fît le chargement sinistré; l'assuré s'en prévaudra pour

établir que la responsabilité du chargement sinistré incombe à l'assureur auquel il s'adresse. Le risque du second assureur ne commence qu'après épuisement de la première somme assurée (E. Cauvet, I, n° 236).

C'est le moment de l'embarquement et non la date du départ du navire qui détermine la priorité de l'aliment. Les chargements effectués en même temps forment, d'après M. E. Cauvet (I, n° 230), une seule masse. Nous admettons aussi qu'on place au même rang les chargements effectués le même jour, sans tenir compte de la différence d'heure (art. 12, L. 1874), mais, pour déterminer le jour du chargement, il faut admettre, avec l'arrêt de Bruxelles du 1er mars 1880, qu'une cargaison de même nature constitue un tout indivisible dont l'embarquement n'est opéré que lorsque le dernier colis est mis à bord.

823. — " Le fait du chargement, lisons-nous dans un arrêt de la Cour de cassation de France (2 février 1857; D. 57. 1. 67. — *id.* 29 avril 1885; D, 86. 1. 17), donne vie à l'assurance sans qu'il soit besoin d'aucune nouvelle manifestation de la volonté des contractants. " L'assurance existait sans doute, elle était inerte; elle devient vivante, active par le seul fait du chargement d'une marchandise rentrant dans les conditions du contrat, sans que l'assuré soit obligé de déclarer cet aliment avant le sinistre (Desjardins, n° 1385: Weil, n° 195*bis* — C. Bruxelles, 23 mai 1888; Pas. 89. 2. 31).

On conçoit les abus auxquels ce genre d'assurance peut donner lieu quand aucune précaution n'est prise pour les empêcher. Indépendamment de toute fraude, l'assureur a intérêt à être averti, le plus tôt possible, des divers aliments que l'assuré entend appliquer à sa police flottante. Ces déclarations ne lui fournissent pas seulement le moyen de contrôler l'assuré, elles lui servent de guide au point de vue des réassurances à conclure. Le Code allemand (art. 821) oblige l'assuré à avertir l'assureur dès qu'il a reçu avis du chargement d'une marchandise applicable à la police; dans les pays où cette prescription n'est pas inscrite dans la loi, elle l'est d'ordinaire dans la police. Tantôt celle-ci exige la déclaration d'aliment dans un certain délai *à peine de nullité,* tantôt les parties ne s'expliquent pas au sujet des conséquences du retard ou de l'omission; dans le premier cas, l'expiration du délai sans

déclaration rend l'assurance caduque (Cas. f. 26 avril 1865; J. P. 65, 778; C. Bordeaux, 26 février 1873; J. P. 73, 877); dans le second, les tribunaux sont souverains appréciateurs des conséquences du retard ou de l'omission (Req. 27 juillet 1868; J. P. 69, 165; *id.* 20 juillet 1886; R. D. M. II, 138. — C. Bruxelles, 13 janvier 1887; J. A. 87, 1, 13. — C. Aix, 29 décembre 1885; R. D. M. I. 600. — C. Paris, 19 mars 1885; R. D. M. 1, 15. — Valroger, n° 1425; Courcy, R. D. M. II, 616); ils prononceront, tantôt la nullité, tantôt des dommages-intérêts. selon l'intention vraisemblable des parties.

Les règles relatives aux déclarations tardives s'appliquent aux déclarations inexactes (C. Bordeaux, 3 décembre 1877; D. 78, 2, 48); l'inexactitude peut être rectifiée tant que les choses sont entières. L'assureur qui ne proteste pas contre la rectification l'accepte.

L'assuré peut indiquer les aliments dans un ordre différent de celui des chargements; il n'importe! C'est l'ordre des chargements qu'il faut suivre, sans tenir compte de l'ordre dans lequel les avis ou les connaissements sont parvenus à l'assuré; cet ordre peut être rectifié même après le sinistre; (Valroger, n° 1426; Desjardins, n° 1385; Weil, n° 195*bis*).

La Cour de Rouen (29 août 1882; J. M. 82, 1, 200) a décidé que la police flottante souscrite pour une durée déterminée couvre toutes les marchandises *déclarées* avant l'expiration du délai, fussent-elles *chargées* postérieurement. Nous ne pouvons adhérer à cette doctrine; sauf convention contraire, c'est le chargement et non la déclaration qui constitue l'aliment.

L'assurance *in quovis* est conditionnelle en ce sens qu'elle est subordonnée aux expéditions prévues (Pand. b., *ibid.* n° 537); la déclaration d'aliment rétroagit au jour du chargement (art. 1179 C. civ.), mais si l'aliment lui-même est subordonné à une condition qui s'accomplit après que le sinistre est connu, il ne peut être appliqué à la police flottante (Cas. f. 18 novembre 1879; J. P. 81, 1040).

Les inconvénients des polices flottantes ont conduit de nombreux assureurs à limiter à une somme maxima par navire et par voyage l'assurance sur marchandises à charger pendant une période déterminée.

ART. 196.

Toute assurance faite après la perte ou l'arrivée des choses assurées est nulle s'il est prouvé qu'avant la signature du contrat l'assuré a dû être informé de la perte, ou l'assureur de l'arrivée des choses assurées.

ART. 197.

En cas de preuve contre l'assuré, celui-ci paye à l'assureur une double prime. — En cas de preuve contre l'assureur, celui-ci paye à l'assuré une somme double de la prime convenue.

Code de 1807. Art. 365. — Toute assurance faite après la perte ou l'arrivée des objets assurés est nulle, s'il y a présomption qu'avant la signature du contrat, l'assuré a pu être informé de la perte, ou l'assureur de l'arrivée des objets, assurés. — Art. 366. — La présomption existe, si, en comptant trois quarts de myriamètre par heure, sans préjudice des autres preuves, il est établi que de l'endroit de l'arrivée ou de la perte du vaisseau, ou du lieu où la première nouvelle en est arrivée, elle a pu être portée dans le lieu où le contrat d'assurance a été passé, avant la signature du contrat. — Art. 367. — Si cependant l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, la présomption mentionnée dans les articles précédents n'est point admise. — Le contrat n'est annulé que sur la preuve que l'assuré savait la perte, ou l'assureur l'arrivée du navire, avant la signature du contrat. — Art. 368. — En cas de preuve contre l'assuré-celui-ci paye à l'assureur une double prime. — En cas de preuve contre l'assureur, celui-ci paye à l'assuré une somme double de la prime convenue. — Celui d'entre eux contre qui la preuve est faite est poursuivi correctionnellement.

Ordonnance de 1681. Liv. III. Tit. VI. Art. 38. — Déclarons nulles les assurances faites après la perte ou l'arrivée des choses assurées, si l'assuré en savait ou pouvait savoir la perte, ou l'assureur l'arrivée, avant la signature de la police. — Art. 39. — L'assuré sera présumé avoir su la perte, et l'assureur l'arrivée des choses assurées, s'il se trouve que de l'endroit de la perte ou de l'abord du vaisseau, la nouvelle en ait pu être portée avant la signature de la police, dans le lieu où elle a été passée, en comptant une lieue et demie par heure; sans préjudice des autres preuves qui pourront être rapportées. — Art. 40. — Si toutefois l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, elle subsistera, s'il n'est vérifié par autre preuve que celle de la lieue et demie par heure, que l'assuré savait la perte, ou l'assureur l'arrivée du vaisseau, avant la signature de la police. — Art. 41. — En cas de preuve contre l'assuré,

il sera tenu de restituer à l'assureur ce qu'il aura reçu, et de lui payer double prime, et si elle est faite contre l'assureur, il sera pareillement condamné à la restitution de la prime et d'en payer le double à l'assuré.

SOMMAIRE.

824° — Assurances sur bonnes ou mauvaises nouvelles.
825° — Comment se prouve la connaissance de la perte ou de l'heureuse arrivée?
826° — Pénalité comminée par l'article 197.
827° — Les articles 196 et 197 ne s'appliquent pas aux avaries.

824. — Nous avons indiqué déjà (V. n° 689) la dérogation apportée par l'article 196 de la loi maritime à l'une des règles inscrites dans l'article 28 de la loi sur les assurances : " L'assurance ne peut avoir d'effet ... si le dommage prévu existait déjà au moment du contrat. " Il suffit, en matière d'assurances maritimes, que le dommage ne soit pas connu de l'assuré au moment du contrat. Réciproquement, l'assurance est valable bien que, au moment du contrat, la chose assurée soit arrivée à bon port, si l'assureur ignore l'heureuse issue du voyage. L'incertitude subjective équivaut à l'incertitude objective, le risque putatif au risque réel.

L'intérêt du commerce explique cette dérogation aux règles de l'assurance. " Tant que la perte d'un navire ou d'un chargement n'est pas connue, écrit M. Desjardins (n° 1480), l'armateur, le chargeur, le portent à leur actif : dirigeant et mesurant leur trafic en conséquence, ils courraient le risque de se ruiner et d'envelopper d'autres commerçants dans leur ruine s'ils ne pouvaient assurer l'objet dont le sort est encore ignoré. "

La loi de 1879 ne diffère pas du Code quant au principe de l'assurance du risque putatif; elle s'en écarte quant aux modes de preuves à employer pour établir qu'au moment du contrat l'assuré connaissait la perte ou l'assureur l'heureuse issue du voyage : le Code crée une présomption légale *juris et de jure* (Bédarride, n° 1385; Valroger, n° 1704); la loi de 1879 supprime cette présomption et n'exclut aucun moyen de preuve.

Le remplacement des articles 365, 366 et 367 du Code par l'article 196 de la loi maritime et la suppression du dernier paragraphe de l'article 368 sont l'œuvre de la Commission extra-parlementaire; en voici les motifs d'après les procès-verbaux de ses séances :

Un membre présente, sur les art. 365, 366 et 367, les observations suivantes L'art. 20 du projet sur les assurances en général porte que toute assurance est nulle si le dommage contre lequel il a été assuré existait déjà au moment du contrat. Cet article doit-il être appliqué aux assurances maritimes? On peut toujours, dans les assurances terrestres, se renseigner avec exactitude sur l'état de la chose qu'il s'agit d'assurer, et suivre sans inconvénient la règle qu'à défaut des risques courants il n'y a pas matière à assurance. Mais il n'en est pas de même dans les assurances maritimes; et il n'y aurait plus de sécurité pour personne si la validité de l'assurance dépendait du cours actuel des risques, indépendamment de la connaissance que peuvent en avoir les parties. Il faut donc admettre le principe des art. 365 et 368, mais il ne faut pas l'étendre au delà de ses termes, car il est une exception à une règle. Il faut donc écarter la présomption des art. 365 et 366; il le faut d'autant plus que les nouvelles voies de communication inventées depuis la mise en vigueur du Code de commerce l'ont rendue tout à fait incertaine; et qu'en effet, elles ont, du moins à Anvers, fait introduire dans toutes les polices la clause sur bonnes ou mauvaises nouvelles.

L'art. 366 doit, en conséquence, être supprimé, et les art. 365 et 367 réunis en une seule disposition ainsi conçue :

„ Toute assurance faite après la perte ou l'arrivée des choses assurées est nulle s'il est prouvé qu'avant la signature du contrat l'assuré a été informé de la perte, ou l'assureur de l'arrivée des choses assurées. „

La Commission, déterminée par les considérations qui précèdent, adopte la rédaction proposée en remplacement des art. 365 et 367. L'art. 366 est supprimé (N. B. nº 752).

L'art. 368 est maintenu dans sa première partie.

Le 2e paragraphe de cet article doit être supprimé. Le Code pénal ne prévoit aucun délit de ce chef (N. B. nº 753).

La Commission de la Chambre justifie en ces termes son adhésion aux propositions de la Commission gouvernementale :

En principe général, lorsque, à l'insu des contractants, la chose assurée a péri ou se trouve hors de risques au moment de la convention, l'assurance ne peut produire ses effets. Mais le droit maritime en vigueur aujourd'hui admet une exception à cette règle. La bonne foi de celui qui a contracté sans connaître ou sans avoir pu connaître l'événement fait valider la convention à son égard. Pour que l'assurance faite après la perte ou l'arrivée des objets assurés soit nulle, il doit y avoir présomption qu'avant la signature du contrat l'assuré a pu être informé de la perte ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés.

C'est une exception aux principes que de subordonner à l'existence d'une fraude l'annulation d'une assurance faite après la perte ou l'arrivée des objets assurés. Mais l'exception se serait, dans l'application, étendue outre mesure s l'on avait exigé la preuve précise de la fraude; il y aurait toujours eu une extrême difficulté à fournir pareille démonstration dans cette matière. Aussi le Code a-t-il une présomption légale absolue de nullité de l'assurance toutes les fois qu'il est possible que, lors de la signature d'une police, l'une ou l'autre partie ait été instruite, soit de l'heureuse arrivée, soit de la perte.

Pour établir que, de l'endroit de l'arrivée ou de la perte du vaisseau ou du lieu où la première nouvelle en est arrivée, elle a pu être portée dans le lieu où le contrat d'assurance a été passé avant la signature du contrat, on compte trois quarts de myriamètres (7,500 mètres ou une lieue et demie) par heure. Cette présomption, quand elle est acquise, est exclusive de toute preuve contraire. Mais lorsqu'elle ne se rencontre pas, la partie qui a intérêt à faire annuler l'assurance est recevable à prouver, tant par titres que par témoins et autres présomptions non légales, que l'autre partie connaissait l'événement au moment du contrat. L'article n'établit, en effet, la présomption légale que sans préjudice des autres preuves.

L'assureur peut renoncer à la présomption établie par l'article 366 en vue d'une augmentation de prime, comme l'assuré peut y renoncer en vue d'une diminution. Cela s'appelle, dans l'usage, assurer sur bonnes ou mauvaises nouvelles. Mais nonobstant cette clause, la bonne foi qui doit régner dans le contrat oblige chacun des contractants à ne rien dissimuler à l'autre de ce qu'il sait sur les choses qui font la matière du contrat; pareille dissimulation est une fraude, qui doit être inexorablement condamnée. C'est pourquoi l'une des parties peut toujours être admise à prouver, de la manière la plus large, mais autrement que par la présomption de la lieue et demie par heure, que son contractant connaissait l'événement et n'a amené la conclusion de l'assurance que par suite d'une surprise, qui est un véritable dol. Sur cette preuve, le contrat doit être annulé.

Telle est l'analyse des dispositions qui forment les articles 365, 366 et 367 du Code.

A ces trois articles, le projet substitue une disposition unique.

Les nouvelles voies de communications ouvertes depuis la mise en vigueur du Code de commerce ont rendu tout à fait incertaine la présomption de l'article 366. Elles ont fait introduire dans toutes les polices la clause sur bonnes ou mauvaises nouvelles. Celle-ci est devenue tellement usuelle, qu'en fait, la validité de l'assurance ne peut plus être critiquée aujourd'hui que sur la preuve que l'assuré savait ou devait nécessairement savoir la perte ou l'assureur l'arrivée du navire. La sécurité des transactions ne peut que gagner à ce que, ici encore, la loi se mette d'accord avec les conditions nouvelles du commerce et de la navigation (N. B. nº 939).

L'article 196 généralise la clause connue sous le nom d'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles. La police d'Anvers avait devancé la loi; son article 13 porte : „ La présente assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, pour être exécutée franchement et de bonne foi, les parties renonçant à la lieue et demie par heure. „

Toute modification au contrat d'assurance est interdite à la partie qui connaît le sinistre ou la bonne fin du voyage (C. Bruxelles, 16 janvier 1865; Pas. 65. 2. 211); à partir de ce moment il ne serait plus loyal de modifier les situations respectives des parties.

L'article 29 de la police française d'assurance sur corps contient une application du même principe de droiture qui doit guider les parties dans l'exécution du contrat d'assurance : « Quiconque, après avoir donné un ordre d'assurance, apprend un sinistre concernant le navire avant d'être avisé de l'exécution, est tenu de donner aussitôt contre-ordre, même par le télégraphe, à peine de nullité de la police, laquelle sera maintenue si le contre-ordre ainsi donné n'arrive qu'après l'exécution. » Cette obligation de l'assuré est consacrée par la doctrine et la jurisprudence (Weil, n° 211 ; E. Cauvet, I, n° 340 ; Desjardins, n° 1481. — C. Bruxelles, 4 février 1884; Pas. 84. 2. 296). Nous en avons constaté l'existence en commentant l'article de la loi de 1874 relatif à la réticence (V. n° 631).

La Cour de Bruxelles (16 janvier 1865; Pas. 65. 2. 211) a considéré comme une réticence l'assurance conclue *sur nouvelles régulières* dans un cas où la durée de la traversée du navire assuré avait dépassé notablement, au moment de l'assurance, la durée moyenne du voyage, sans que l'assuré l'eût déclaré. C'est encore sur le texte relatif à la réticence qu'il faudrait se baser aujourd'hui pour annuler le contrat dans un cas semblable ; l'article 196 n'y suffirait pas.

825. — Tous les moyens de preuve admis par la loi, même les présomptions de l'homme, peuvent servir à établir que, au moment du contrat, l'assuré connaissait la perte ou l'assureur l'heureuse arrivée de l'objet assuré. La notoriété publique n'est pas une présomption légale (E. Cauvet, I, n° 349); elle est, parmi les présomptions de fait, une présomption maîtresse autour de laquelle viendront s'en grouper de moindres pour former le faisceau de présomptions qui vaut preuve (C. Bruxelles, 3 mars 1863; J. A. 63, 1, 73. — C. Rouen, 11 juillet 1881; D. 82, 2, 212. — Sent. arb. 27 mai 1857 et 25 août 1861; J. A. 57, 1, 108; 61, 1, 225. — Pand. b. *ibid.*, n° 160).

Il ne suffit pas que le bruit de la perte du navire assuré ait couru et que l'assuré ait connu ces rumeurs à l'époque du contrat, il faut que la connaissance de la perte soit établie (C. Bruxelles, 10 août 1833; Pas. 33, 2, 218).

Il n'y a preuve que lorsqu'il ne subsiste aucun doute sur la réalité du fait ; une vraisemblance ne suffit pas, il faut une certi-

tude, mais une certitude morale est une certitude. L'assureur, dans l'espèce tranchée par la Cour de Bruxelles le 4 février 1884, soutenait qu'une police datée d'avant midi devait être présumée signée au dernier moment de la matinée; il se basait sur ce que le doute doit profiter à l'assureur qui contracte l'obligation d'indemniser (art. 1162, C. civ.). La Cour répond qu'en décider ainsi serait annihiler l'obligation de l'assureur de justifier de la cause de nullité dont il se prévaut; elle observe qu'il était loisible à l'assureur de bannir toute incertitude en constatant dans la police l'heure de la signature. Cette précaution ne saurait être trop recommandée à l'assureur sur bonnes ou mauvaises nouvelles.

L'article 196 se sert des mots „ l'assuré a dû être informé de la perte „; M. de Valroger (n° 1707) en induit que „ la loi belge n'exige pas qu'on prouve contre l'assureur la connaissance positive de la perte ou de l'arrivée. „ Il résulte, au contraire, des travaux préparatoires que la connaissance de l'événement doit être prouvée; la formule choisie a été employée pour indiquer que cette preuve peut se faire par présomptions.

L'article 18 de la police française sur facultés est ainsi conçu: „ Les assurés et les assureurs sont toujours présumés avoir reçu connaissance immédiate de nouvelles concernant les choses assurées, qui sont parvenues aux lieux où ils se trouvent respectivement. En conséquence, toute assurance faite après la perte ou l'arrivée des choses assurées est nulle s'il est établi que la nouvelle de la perte ou de l'arrivée était parvenue soit au lieu où se trouvait l'assuré, avant l'ordre d'assurance donné, soit sur la place du domicile de l'assureur, avant la signature de la police. „

L'article 29 de la police sur corps est encore plus précis:

„ Les assurés et les assureurs sont toujours présumés avoir reçu connaissance immédiate des nouvelles concernant le navire assuré qui sont parvenues au lieu où ils se trouvent respectivement, même à des tiers inconnus d'eux, par un journal, une lettre, une dépêche, un exprès, ou de toute autre manière. En conséquence, l'assurance est nulle s'il est justifié que la nouvelle de l'arrivée du navire, ou d'un sinistre le concernant, était connue soit au lieu où se trouvait l'assuré, avant l'ordre d'assurance donné, soit sur la place du domicile de l'assureur, avant la signature de la police, sans qu'il soit besoin d'administrer aucune preuve directe de la connaissance acquise de la nouvelle par l'assuré ni l'assureur. „

Les polices françaises substituent à la présomption légale du Code des présomptions nouvelles et différentes.

MM. Pardessus (n° 785), Dageville (n° 350) et E. Cauvet (I, 331) enseignent que l'assurance contractée par l'assuré qui croit l'objet perdu, ou par l'assureur qui croit à l'heureuse arrivée, doit être déclarée nulle, à raison de la mauvaise foi, même si la croyance est erronée. Nous cherchons en vain le motif de cette annulation : ni le texte de l'article 196, ni aucun autre texte de loi ne la justifient.

826. — Le Code et la loi de 1879 frappent d'une peine civile l'assureur ou l'assuré qui souscrit une assurance sachant la perte ou l'heureuse arrivée de l'objet assuré; le payement d'une somme double de la prime est imposé au contractant de mauvaise foi. Cette somme est qualifiée de double prime lorsqu'il s'agit de l'assuré afin de bien préciser que, la prime étant payée, il suffit d'y ajouter une somme égale et non le double de cette somme (Valroger, n° 1712). A parler exactement, il n'y a plus de prime, puisque le contrat est annulé (Bédarride, n° 1393; E. Cauvet, I, n° 341). L'assuré ne doit pas la prime, l'assurance étant annulée, il est frappé d'une pénalité double de celle inscrite dans l'article 11 de la loi du 11 juin 1871 (V. n° 636).

Nous avons dit (V. n° 631) que, dans les assurances conclues par commissionnaire, il y a réticence lorsque la circonstance célée est connue soit du commettant, soit du commissionnaire; la même règle s'applique à la nullité comminée par l'article 196 (Bédarride, n° 1397; E. Cauvet, I, n° 340; Weil, n° 211; Valroger, n° 1708). M. E. Cauvet (I, n° 91) enseigne que, lorsque l'assurance a eu lieu pour compte et qu'il y a mauvaise foi de la part du commettant et du commissionnaire, chacun d'eux doit être condamné à payer la double prime. L'indemnité, d'après nous, ne peut varier à raison du nombre des personnes qui ont contribué à la prise d'assurance; si plus de deux personnes participent à la conclusion du contrat, il n'y a cependant que deux parties contractantes, l'assureur et l'assuré; celle de ces deux parties qui est de bonne foi reçoit de l'autre l'équivalent de deux primes.

827. — Les articles 196 et 197 supposent la *perte* de la chose assurée; par perte on entend l'anéantissement de la chose ou, au

moins, la survenance d'un des sinistres majeurs qui donnent lieu au délaissement (Valroger, n° 1705). La connaissance de sinistres mineurs, d'avaries particulières, n'est pas régie par cet article, elle l'est exclusivement par l'article 9 de la loi du 11 juin 1874 relatif aux réticences.

Les articles 196 et 197 sont de stricte interprétation; ils supposent l'arrivée de la chose assurée à destination; l'arrivée à proximité ne suffirait pas pour en justifier l'application. M. Bédarride (n° 1391) rapporte et semble approuver l'opinion d'Estrangin d'après laquelle la nullité de l'assurance doit être prononcée si l'assureur sait qu'une partie du risque a cessé, par exemple s'il sait, lors du contrat, que le navire porteur du risque est entré dans un port intermédiaire et s'il ne communique pas ce renseignement à l'assuré. Cette omission ne rentre ni dans les termes de l'article 196, puisque l'objet assuré n'est pas arrivé à destination, ni dans ceux de l'article 9 de la loi de 1874, exclusivement applicable à l'assuré (V. n° 628).

ART. 198.

La clause " franc d'avarie „ affranchit les assureurs de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaissement, et, dans ce cas, les assurés ont l'option entre le délaissement et l'exercice de l'action d'avarie.

Code de 1807. Art. 408. — Une demande pour avaries n'est point recevable si l'avarie commune n'excède un pour cent de la valeur cumulée du navire et des marchandises, et si l'avarie particulière n'excède pas aussi un pour cent de la valeur de la chose endommagée. — Art. 409. (Même texte que l'article 198 ci-dessus.)

SOMMAIRE.

828° — Franchises.
829° — Clause " franc d'avaries „.
830° — Assurances sur bonne arrivée.

828. — L'assureur est obligé d'indemniser l'assuré des pertes

et dommages provenant des risques qu'il couvre (V. n° 626). L'action en indemnité, action de droit commun (Valroger n° 1776), appartenant à tous les assurés, se nomme, en droit maritime, l'*action d'avarie*, par opposition à l'action en délaissement, action spéciale aux assurances maritimes, organisée par la Section " Du délaissement ". Nous traiterons de l'action d'avarie en commentant l'article 201.

Les assureurs maritimes devraient élever considérablement les primes s'ils étaient obligés d'indemniser l'assuré de la moindre avarie ; il n'est pour ainsi dire aucune traversée maritime qui n'en occasionne. De plus, les frais de règlement dépasseraient souvent l'indemnité. L'usage s'est introduit de n'indemniser le dommage que lorsqu'il acquiert une certaine gravité. " L'avarie particulière sur les marchandises, porte l'article 8 de la Police d'Anvers, n'est à la charge des assureurs qu'autant qu'elle s'élève, sans y comprendre les frais, à trois, cinq ou dix pour cent, conformément aux indications du tableau arrêté *ad hoc* par les assureurs et déposé au Tribunal de commerce d'Anvers. " Les chiffres de ce tableau varient suivant le caractère plus ou moins délicat de la marchandise; l'écart que présentent les franchises permet de niveler les primes de marchandises très différentes (Lyon-Caen et Renault, n° 2230). L'article 6 de la police d'Anvers contient des dispositions analogues par rapport aux assurances sur corps : " Les avaries particulières sur navire, quille, agrès et apparaux ne se payent qu'autant qu'elles s'élèvent à trois pour cent. " Enfin l'article 9 est ainsi conçu : " L'avarie grosse et l'avarie particulière pourront être cumulées pour atteindre les taux respectifs indiqués aux articles 6 et 8 ". Ces limites, qu'elles s'appliquent aux avaries particulières seulement, ou qu'elles s'étendent aux avaries communes, se nomment des *franchises*.

La police d'Anvers cumule l'avarie-perte et l'avarie-détérioration, la perte en quantité et la perte en qualité; la police française sur facultés établit des franchises séparées (art. 10 et 11) pour ces deux catégories d'avaries. Le calcul de la franchise est simple quand elle ne se rapporte qu'aux pertes matérielles ou qu'il ne s'en est pas produit d'autre ; le calcul se complique lorsqu'il faut cumuler l'avarie-perte et l'avarie-détérioration.

La valeur de l'objet détérioré se constate au port d'arrivée. Quelle somme faut-il mettre en regard de cette évaluation pour

représenter la valeur de la marchandise saine et déterminer la proportion d'avarie? Plusieurs auteurs (E. Cauvet, nº 375; Weil, nº 358) enseignent qu'il faut s'en tenir à l'évaluation de la police et, si l'évaluation est excessive, la réduire à la valeur vraie au départ. Nous pensons, au contraire, qu'il faut s'en rapporter à la valeur qu'aurait eue l'objet au port d'arrivée s'il y était arrivé sans avaries. Autant il est aisé d'établir une proportion entre la valeur que la marchandise avariée conserve au port d'arrivée et celle qu'elle y eût eu à l'état sain, autant il est difficile de comparer des éléments dissemblables comme le sont la valeur saine au port de charge et la valeur avariée au port de décharge. Comparer des éléments dissemblables c'est s'exposer à substituer aux franchises voulues des franchises très différentes. M. de Valroger (nº 2129) dit avec raison qu'il faut comparer la valeur de l'objet avarié à sa valeur assurable; or la valeur assurable est, dans le système de la loi belge, la valeur au port de destination. Quand on a constaté, par la comparaison de la valeur saine et de la valeur à l'état d'avarie au port de reste, que la franchise est dépassée, il y a lieu de régler l'avarie; nous exposerons, en commentant l'article 201, comment doit s'opérer le règlement des avaries.

MM. Weil (nº 358) et E. Cauvet (nº 361) citent un arrêt rendu, le 15 novembre 1872, par la Cour de Paris, arrêt d'après lequel, pour déterminer si le montant de l'avarie excède la franchise, il faudrait déduire de l'avarie constatée les déchets inévitables subis par la marchandise en cours de route. Cette décision est bien rendue; s'il est vrai que les déchets normaux sont des avaries (V. nº 406), ces avaries proviennent de vice propre et ne concernent pas l'assureur. On fait la ventilation des déchets provenant du vice propre de la marchandise et des déchets causés par les fortunes de mer.

Le calcul de la franchise s'opère, tantôt sur l'ensemble des choses assurées, tantôt sur certaines subdivisions de cet ensemble; un chargement composé d'un grand nombre de balles de laine, de coton ou de café, de caisses de sucre ou de verre à vitre, est divisé en séries de cinquante, de cent balles ou caisses ; la franchise, au lieu d'être calculée sur l'ensemble, l'est par série. La division par séries est avantageuse à l'assuré lorsque la franchise n'est pas atteinte en moyenne, bien qu'elle le soit pour certaines séries;

elle lui est désavantageuse quand la franchise est atteinte en moyenne sans l'être pour toutes les séries. Au moins en est il ainsi en strict droit, car en pratique, à Anvers et dans d'autres ports, les assureurs laissent à l'assuré l'option entre le règlement par série, et le règlement sur l'ensemble.

Lorsque, sur une place de commerce, l'usage s'est établi d'accorder à l'assuré l'option entre le règlement des avaries par série ou sur l'ensemble, cette faculté ne doit plus être stipulée dans la police.

En Angleterre l'option est considérée comme un droit; Manley Hopkins (Handbook of Average, 3e édition, page 208) écrit à ce sujet " Cette faculté (la division par série) a été légalement jugée cumulative et non restrictive, c'est-à-dire qu'elle confère un avantage additionnel à la personne assurée et ne doit pas être iuterprétée contre celle-ci comme lui enlevant une partie de son droit primitif. „

L'assurance peut porter sur des marchandises à charger sur plusieurs navires, sans que la somme assurée sur chacun d'eux soit indiquée et sans que la division par séries soit stipulée; le calcul des franchises s'opère alors sur la masse (Valroger, n° 1683. — C. Bruxelles, 8 juillet 1861; J. A. 61, 1, 234); mais il y a autant de masses que d'espèces de marchandises; on ne cherche pas à faire une moyenne des avaries éprouvées par des sacs de grains et par des balles de coton; chaque espèce de marchandise forme, de droit, une série (Haghe et Cruysmans, n° 331).

La franchise se calcule sur l'ensemble des avaries subies pendant le voyage assuré; si le navire éprouve plusieurs fortunes de mer successives, il est fait masse de leurs conséquences dommageables afin de déterminer si la franchise est dépassée (E. Cauvet, n° 362); lorsqu'elle l'est, l'assureur, sauf convention contraire, paie l'avarie entière et non pas la quantité qui dépasse la franchise (Pothier, Assur. n° 165; Emérigon, Ch. XII. Sect. 44. § 4; Bédarride, n° 1786; Dalloz, n° 1945; Weil, n° 358; E. Cauvet, n° 355; Desjardins, n° 1044). La police française sur facultés (art. 10) réduit en ce cas l'obligation de l'assureur au payement de l'écart entre la perte et la franchise.

La franchise peut porter spécialement sur certains risques, soit que l'exemption s'applique à la nature du péril ou de la perte,

soit qu'elle porte sur une partie de l'objet assuré. Sous le Code on s'assurait *franc de risques de guerre* ou, en d'autres termes, *franc de molestation,* parfois seulement *franc de prise ;* on s'assure encore *franc d'échouement* ou *franc d'innavigabilité relative, de coulage,* etc. Un navire peut être assuré *franc de carène* et de *doublage,* ce qui laisse à la charge de l'assuré les dommages arrivés à ces objets.

829. — Les franchises relativement minimes dont nous venons de parler laissent à la charge de l'assureur la plupart des risques; le désir de réduire encore les primes a conduit à ne laisser aux compagnies d'assurances d'autre charge que celle de réparer les sinistres majeurs, ceux qui donnent lieu au délaissement; tel est l'objet de la clause " franc d'avaries ".

Cette clause affranchit l'assureur de toute responsabilité " excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaissement "; l'assuré, lié par cette clause, conserve l'option entre l'action en délaissement et l'action d'avarie, mais il ne peut intenter l'une ou l'autre que dans les cas ou le délaissement est admis (Weil, nº 358; Lyon-Caen et Renault, nº 2233).

Souvent les polices modifient les cas de délaissement inscrits dans la loi; la clause " franc d'avaries ", inscrite dans de telles polices, doit s'entendre en ce sens que les seuls sinistres qui engagent la responsabilité de l'assureur sont ceux qui, d'après la police, donnent lieu à délaissement (Valroger, nº 2134).

M. Cruysmans (Révision du C. de comm., nº 138) critique l'article 198; la clause *franc d'avaries,* telle que l'entend la loi maritime, n'est, dit-il, plus pratiquée; elle n'est plus appliquée aux avaries communes et de notables atténuations y ont été apportées en ce qui concerne les avaries particulières.

Cette critique ne nous semble pas justifiée; la loi donne à la clause *franc d'avaries* son sens naturel; les parties qui veulent en restreindre la portée sont libres de l'atténuer; il en coûtera quelques mots de plus à insérer dans la police.

830. — L'assurance sur *bonne arrivée* réduit les droits de l'assuré plus encore que la clause " franc d'avaries ". L'assureur n'est tenu que si les choses assurées périssent, en totalité ou en partie; il ne suffit pas, pour engager sa responsabilité, que l'on se trouve dans l'un des cas qui, d'après la loi, permettent le

délaissement, il faut la perte matérielle de tout ou partie des choses assurées (Haghe et Cruysmans, n° 392): le navire doit être réduit à l'état de débris, la marchandise doit être anéantie (Lyon-Caen et Renault, n° 2234). Si détérioré que soit l'objet assuré, l'assureur est affranchi de toute responsabilité s'il n'est pas détruit. La prime est d'autant moindre que les obligations de l'assureur sont plus réduites; on conçoit qu'elle soit minime dans une assurance qui ne donne à l'assuré d'autre droit que celui d'exiger de l'assureur la somme assurée quand la chose, objet de l'assurance, a péri.

Cette assurance étrange où, suivant une sentence arbitrale (10 août 1870; J. A. 70. 1. 304), " la bonne arrivée du navire ne constitue pas l'objet de l'assurance ou l'aliment mis en risque, mais forme le risque lui-même ", a été imaginée en faveur des créanciers intéressés à la bonne arrivée du navire ou de la cargaison. Les créanciers privilégiés sur le navire, les personnes qui avaient fait des avances sur la cargaison s'assuraient contre la destruction de leur gage en s'en faisant garantir la bonne arrivée à destination (Desjardins, n° 1388*bis*). Les articles 4 et 6 de la loi du 11 juin 1874 permettent désormais aux créanciers d'obtenir les mêmes résultats (Pand. b., *ibid.*, n° 554) et davantage encore car ces articles n'excluent pas l'assurance du créancier contre d'autres pertes que celles provenant de la destruction complète de son gage (V. n° 620).

L'assurance sur bonne arrivée, imaginée dans l'intérêt des créanciers, n'a pas tardé à être pratiquée par les propriétaires des navires de mer et de leurs cargaisons.

En thèse générale, l'obligation de réparer le navire en cours de voyage n'exclut pas la bonne arrivée (art. 97); cependant on ne peut admettre la bonne arrivée du navire qui parvient au port de destination dans un état tel que les réparations coûteraient plus que ne vaudrait le navire réparé (C. Bruxelles, 21 nov. 67; J. A. 68. 1.5. — Id. 24 février 1870; J. A. 70. 1. 83 et 25 avril 1870; Pas. 70. 2. 285).

La bonne arrivée de la marchandise doit s'apprécier comme celle du navire; mais les choses se compliquent lorsque les parties subordonnent à la bonne arrivée du navire l'assurance des facultés. Il faut, pour interpréter ces bizarreries de l'assurance, rechercher l'intention des parties; elle seule peut déterminer ce qui, au point de vue de l'assurance des facultés, constitue la bonne arrivée

du navire (Sent. arb., 2 mars 1871; J. A. 71. 1. 62). L'assurance de marchandises, contractée sur bonne arrivée à destination du steamer qui les porte, n'entraîne aucune obligation pour l'assureur lorsque ce steamer, obligé de relâcher dans un port intermédiaire pour y réparer les avaries résultant d'un échouement, est parvenu ensuite à destination; la tardivité de l'arrivée importe peu, il suffit qu'il n'y ait eu ni perte, ni déclaration d'innavigabilité du navire (Sent. arb., 28 mars 1888; J. A. 88. 1. 256).

SECTION III.

Du délaissement.

ART. 199.

Le délaissement des choses assurées peut être fait : En cas de prise, — De naufrage, — D'échouement avec bris, — D'innavigabilité par fortune de mer, — En cas d'arrêt d'une puissance étrangère. — En cas de perte ou détérioration des choses assurées, si la détérioration ou la perte va au moins à trois quarts. — Il peut être fait en cas d'arrêt de la part du gouvernement, après le voyage commencé.

Code de 1807. Art. 369. — Le délaissement des objets assurés peut être fait, — en cas de prise, — de naufrage, — d'échouement avec bris, — d'innavigabilité par fortune de mer, — en cas d'arrêt d'une puissance étrangère, — en cas de perte ou détérioration des effets assurés, si la détérioration ou la perte va au moins à trois quarts. — Il peut être fait en cas d'arrêt de la part du gouvernement, après le voyage commencé.

Ordonnance de 1681. Liv. III. Tit. VI. Art. 46. — Ne pourra le délaissement être fait qu'en cas de prise, naufrage, bris, échouement, arrêt de prince, ou perte entière des effets assurés ; et tous autres dommages ne seront réputés qu'avarie qui sera réglée entre les assureurs et les assurés, à proportion de leurs intérêts.

SOMMAIRE.

831. — L'action en délaissement tend à obtenir de l'assureur le payement intégral de ce que vaut la chose assûrée, moyennant abandon par l'assuré de tous ses droits sur cette chose ; l'assureur n'était que garant de la chose assurée, il deviendra propriétaire de ses débris.

L'action d'avarie conduit au même résultat que l'action en délaissement quand la chose assurée est détruite ; le caractère spécial de l'action en délaissement est de permettre à l'assuré de réclamer la valeur intégrale de sa chose bien que cette chose subsiste encore, en tout ou en partie. L'assureur qui paie cette valeur intégrale devient propriétaire de ce qui reste de la chose assurée ; s'il en était autrement le contrat d'assurance cesserait d'être un contrat d'indemnité.

Les deux actions que la loi maritime accorde à l'assuré ne peuvent être cumulées en ce sens que l'assuré ne peut cumuler le bénéfice du délaissement et celui de l'action d'avarie, réclamer, d'une part, la valeur intégrale de sa chose, et, d'autre part, la diminu-

tion de valeur qu'elle a subie (Req. 20 février 1872; J. P. 73. 144. — Desjardins, nº 1520; Valroger, nº 2136), mais rien ne l'empêche de demander, par un même exploit, en ordre principal la validité du délaissement, en ordre subsidiaire le payement des avaries. Jusqu'au moment où le délaissement est accepté l'assuré a l'option entre les deux actions.

" Le principe du délaissement, écrit M. de Courcy (II, p. 321), est l'idée de la dépossession par fortune de mer ". Sans y contredire, nous ajoutons : les cas donnant ouverture à délaissement sont des cas de dépossession réelle ou présumée. Quelle que soit la réalité, la loi présume que certains sinistres, qualifiés majeurs, ont pour conséquence la dépossession de l'objet assuré. Ces sinistres majeurs sont, d'après l'article 199 : la prise, le naufrage, l'échouement avec bris, l'innavigabilité par fortune de mer, l'arrêt d'une puissance étrangère, l'arrêt du gouvernement national quand il se produit après le commencement du voyage, enfin la perte ou détérioration des choses assurées lorsque cette perte ou détérioration s'élève aux trois quarts de la valeur qu'avait précédemment la chose assurée. Nous verrons que le défaut de nouvelles, pendant un certain laps de temps, équivaut à un sinistre majeur (art. 207); c'est encore une présomption légale de perte.

On discutait, sous l'Ordonnance, la question de savoir si le délaissement était basé sur une présomption de perte *juris tantum* ou une présomption *juris et de jure*. Valin (art. 46 et 60, Tit. VI. Liv. III) et Pothier (Assur. nº 116) opinaient en faveur d'une présomption *juris tantum* que renversait la preuve du sauvetage; Émérigon (Ch. XII, Sect, 12 et Ch. XVII. Sect. 2) tenait pour la présomption *juris et de jure*. Sous l'empire du Code la doctrine et la jurisprudence se sont rangées du côté d'Émérigon; à leur avis, le système admis par le Code de 1807 et par la loi de 1879 accorde à l'assuré un droit acquis au délaissement dès que cet assuré se trouve dans l'un des cas de délaissement énumérés par la loi, quels que soient les événements ultérieurs (Req. 20 janvier 1869; S. 69. 1. 240. — Dalloz, nº 1992; Desjardins, nº 1591; Valroger, nº 1888; Lyon-Caen et Renault nº 2197).

M. de Courcy (II, p. 289) critique la législation relative au délaissement. Membre de la Commission française de 1865, il amena cette Commission à proposer (art. 388 du projet) de ne plus autoriser le délaissement basé sur le naufrage — ce mot, dans le

projet de la Commission, comprend l'échouement avec bris — " si le navire assuré est remis à flot dans le délai d'un mois à dater de l'événement, ou si les marchandises assurées sont sauvées et rechargées dans le même délai, pour être conduites au lieu de leur destination ". Cette proposition, qui tend à réduire la distance qui sépare les présomptions légales de la réalité, se rapproche, au moins par l'idée qui l'a dictée, de celle que fit un membre de la Commission chargée par le Gouvernement belge de préparer la révision du Code de commerce. Cette Commission examina séparément, pour les navires et pour les marchandises, la question du délaissement. Voici ce que les procès-verbaux constatent au sujet des navires :

L'examen, quant aux navires, a pour résultat la conservation du principe de la faculté du délaissement et des divers cas dans lesquels l'assuré peut user de cette faculté. La Commission estime que le principe de la faculté de délaissement et les divers cas dans lesquels il est admis répondent au but dans lequel le contrat d'assurance a été inventé, que les présomptions sur lesquelles il repose dans ces cas sont vraies la plupart du temps, qu'elles préviennent autant que possible les difficultés et les retards que l'assuré rencontrerait pour obtenir promptement le payement du capital représentatif des valeurs assurées; que la promptitude dans la rentrée de ses fonds est nécessaire pour donner à l'assurance tout l'effet en vue duquel elle a été contractée et que les intérêts légitimes de l'assureur sont sauvegardés par ce qu'il retirera du délaissement joint à la prime dont la hauteur se rapporte toujours aux éventualités de la navigation. (N. B. n° 757.)

Passons aux marchandises :

La Commission, revenant à l'examen de l'art. 369, au point de vue du délaissement des marchandises, un membre propose de ne permettre ce délaissement à titre de naufrage, d'échouement avec bris et d'innavigabilité par fortune de mer, que si l'assuré établit que la perte ou la détérioration s'élève au moins aux trois quarts, sans préjudice toutefois au droit consacré par l'art. 394.

En pratique, les polices le stipulent toujours ainsi, parce qu'il arrive fréquemment, surtout en cas d'innavigabilité, que les dommages éprouvés par les marchandises sont peu considérables ou nuls. Le délaissement constitue d'ailleurs un droit tout exceptionnel, dont la loi ne doit permettre l'usage qu'en cas de nécessité absolue.

On répond que, n'admettre le délaissement que si l'assuré établit que la perte ou la détérioration s'élève aux trois quarts, c'est en réalité prohiber le délaissement à titre de naufrage, d'échouement avec bris et d'innavigabilité. Or il faut admettre qu'en cas de naufrage et d'échouement avec bris, la marchandise sera presque toujours perdue ou considérablement endommagée. Les intérêts de l'assuré, que le contrat d'assurance a pour but de sauvegarder, seraient souvent compromis s'il était obligé, lorsque de semblables événements

se produisent en cours de voyage, de faire procéder aux évaluations et à l'accomplissement des formalités nécessaires pour être indemnisé de la perte qu'il éprouve. C'est précisément en vue d'épargner ces difficultés à l'assuré et de sauvegarder ses intérêts que la loi a accordé la faculté du délaissement ; il semble d'autant plus rationnel de maintenir, sous ce rapport, la disposition de la loi, qu'il restera toujours libre aux parties d'y déroger par des conventions particulières, si elles le jugent convenable.

Quant au délaissement à titre d'innavigabilité par fortune de mer, la disposition proposée serait inutile, puisqu'elle laisse subsister le droit consacré par l'art. 394. (N. B. n° 760.)

Il résulte des travaux préparatoires de l'article 369 que le législateur de 1879 a voulu se maintenir, quant aux cas de délaissement, sur le terrain des présomptions légales ou se sont placés avant lui les rédacteurs du Code. Le seul fondement de l'action en délaissement est la loi ; l'action peut être exercée dans tous les cas déterminés par la loi, quels que soient les événements ultérieurs ; elle ne peut, quoi qu'il arrive, être exercée dans des cas où la loi ne l'admet pas (Req. 10 janvier 1859 ; D. 59. 1. 60).

La loi dont nous parlons n'est pas seulement la loi générale ; la loi des parties est la convention qui les lie. Elles sont libres de multiplier ou de restreindre les cas de délaissement admis par la loi générale (Desjardins, n° 1527). L'article 4 de la police d'Anvers est ainsi conçu : « Par dérogation aux dispositions du Code de commerce, le délaissement des marchandises en cas de naufrage, d'échouement avec bris et d'innavigabilité par fortune de mer, ne peut être fait qu'autant que la perte ou la détérioration s'élève aux trois quarts de la valeur. » L'article 4 contient, de plus, une dérogation aux règles de la loi relative au délaissement faute de nouvelles ; cette dérogation, qui constitue une réduction de délais, comparée à l'article 375 du Code, augmente de six mois, pour les voyages à l'Est du cap de Bonne-Espérance ou à l'Ouest du cap Horn, le délai d'un an inscrit dans l'article 207 de la loi de 1879.

832. — Le premier des cas légaux de délaissement est la prise. La prise est un risque de guerre (V. n° 767); ce mot suppose la capture du navire par un vaisseau de guerre ennemi ou par un corsaire muni d'une lettre de marque délivrée par la puissance ennemie; la capture du navire par un pirate est un acte de pillage, rangé parmi les risques de mer. Le premier des cas de délaissement ne concerne donc que les assureurs des risques de

guerre (Valroger, nº 1720); pour éviter toute équivoque l'article 220 emploie les mots " prise par corsaires ou ennemis " (N. B. nº 781).

La Commission française de 1865 proposa de décider que " en cas de prise le délaissement des choses assurées ne peut être fait si le navire est relâché dans un délai d'un mois à dater de la prise. " Nous verrons que l'article 220 de la loi belge subordonne le délaissement, en cas de prise comme en cas d'arrêt, à l'expiration d'un délai qui varie selon l'éloignement plus ou moins grand de l'événement et le caractère plus ou moins périssable de la chose assurée.

M. E. Cauvet (II, nº 271) est le seul auteur écrivant sous l'empire du Code de 1807 qui admette l'irrévocabilité absolue du droit au délaissement dès qu'il y a prise ; mais, tandis que certains commentateurs (Alauzet, nº 2177 ; Desjardins, nº 1529) se bornent à appliquer aux rapports entre assureurs et assurés l'article 44 de l'arrêté du 2 prairial an XI, selon lequel la prise n'est censée consommée qu'après vingt-quatre heures, d'autres (Boistel, nº 1396; Valroger, nº 1721) accordent à l'assureur le droit de repousser ce délaissement si la prise a cessé au moment où le délaissemeut est signifié. La loi belge coupe court à cette controverse en n'autorisant le délaissement que lorsque l'état de prise s'est prolongé pendant un mois et demi au moins, un an au plus.

833. — Le commentaire de l'article 178 nous a amenés (V. nº 759) à recueillir les lumières que la doctrine et la jurisprudence nous fournissent pour définir le mot *naufrage,* mot si clair en apparence, si vague en réalité. Nous nous y référons ici.

834. — Nous avons défini l'échouement (V. nº 760); il n'est une cause de délaissement que lorsqu'il se complique de bris.

La Commission française supprima, dans l'énumération des cas de délaissement, l'échouement avec bris. La Note explicative (p. 117) justifie cette suppression par le motif que " l'échouement avec bris ne se distingue pas nettement du naufrage ou de la détérioration des trois quarts ".

Il se distingue, au contraire, très nettement de ce dernier cas de délaissement puisque l'un se base sur la cause du sinistre et l'autre sur l'effet; mais l'observation est juste en ce qui concerne le naufrage; l'échouement avec bris est une variété du naufrage.

On s'est demandé si le bris doit être tel que le navire ne puisse être relevé? La Cour de Paris (27 février 1841; J. M. 20. 2. 59) a déduit cette conséquence de l'art 389 du Code (art. 222 L. 1879), mais cet article ne s'applique qu'au délaissement basé sur l'innavigabilité du navire; l'échouement avec bris est une cause de délaissement distincte de l'innavigabilité. La jurisprudence de la Cour d'Aix restreint le bris dont parle l'article 369 du Code à la rupture d'une des parties essentielles du navire (C. Aix, 9 mars 1859; J. M. 59. 1. 188 — 20 avril 1871; J. M. 72. 1. 48). M. Desjardins nº 1540) se rallie à la jurisprudence de la Cour d'Aix: « Comment, dit-il, caractériser l'échouement avec bris? Faut-il que le navire lui-même soit brisé? Suffit-il d'un bris partiel quelconque? Ces deux solutions extrêmes doivent être écartées. La fracture d'une des parties essentielles sans lesquelles le bâtiment devient impropre à la navigation, nous paraît suffire. » Une sentence arbitrale, rendue à Anvers le 4 Septembre 1867 (J. A. 67. 1. 293), adopte aussi la distinction faite par la Cour d'Aix.

835. — Le délaissement pour cause d'innavigabilité du navire par suite d'une fortune de mer trouve son origine dans la Déclaration du 17 août 1779; l'innavigabilité devait être établie par la condamnation du navire (V. nº 171). Sous l'empire du Code on admet, au contraire, qu'il suffit d'établir l'innavigabilité devant le juge appelé à valider le délaissement, sans qu'il faille rapporter un jugement de condamnation prononcé par le juge du lieu où les avaries ont été constatées (Req. 3 juillet 1839; D. 39. 1. 384. — C. Bruxelles, 21 Novembre 1867; J. A. 68. 1. 5. — Valroger, nº 1941; Desjardins, nº 1548*bis*) et, d'autre part, le juge du délaissement n'est pas lié par la condamnation prononcée par d'autres juges (C. Aix. 28 mars 1865; J. M. 65. 1. 60; — C. Rennes, 21 juin 1869; J. M. 69. 1. 325 et 19 juin 1876; D 78. 2. 205; — Cas. f. 27 avril 1887; R. D. M. III. 10. — Valroger, nº 1731; Desjardins, nº 1545; Pand. b. *ibid.*, nº 321).

La cause de l'innavigabilité est indifférente, pourvu que ce soit une fortune de mer (Desjardins, nº 1544) ou, au moins, une cause dont l'assureur répond.

L'innavigabilité absolue, celle du navire absolument irréparable, et l'innavigabilité relative, celle du navire qui ne peut être réparé à raison de circonstances extrinsèques (Laurin, IV,

p. 115; Desjardins, n° 1545), sont mises sur la même ligne (Req. 14 août 1876; D. 77. 1. 314). L'impossibilité de réparer le navire peut, en effet, provenir, soit de son état intrinsèque, soit de circonstances extrinsèques; la doctrine et la jurisprudence attribuent ce caractère aux circonstances suivantes : 1° le défaut d'ouvriers ou de matériaux convenables dans le port où le navire s'est réfugié, pourvu, bien entendu, qu'il ne puisse se rendre dans un port mieux outillé (C. Rouen, 19 juin 1876; D. 78. 2. 205. —Valroger, n°s 1932, 1940; Bédarride, n° 1599; Desjardins, n° 1546); 2° l'impossibilité où se trouve le capitaine de se procurer les ressources nécessaires pour faire réparer son navire (Cas. f. 21 décembre 1869; J. P. 70. 246 et 14 août 1876; *Supra*. — Desjardins, n° 1546). Le capitaine doit chercher à emprunter à la grosse sur son navire, sur son fret et, au besoin, sur sa cargaison, la somme nécessaire aux réparations; s'il ne la trouve pas au port de relâche, il doit la chercher dans les ports voisins (Desjardins, *ibid.*); il peut vendre une partie de sa cargaison si l'intérêt de l'aventure le commande (V. n° 159); il doit, avant tout, avertir ses armateurs et, s'il les connaît, ses assureurs, pour leur demander assistance. L'innavigabilité relative qui nous occupe n'existe que lorsque le capitaine a épuisé tous les moyens raisonnables dont il dispose pour se procurer les ressources nécessaires aux réparations.

Ici se présente la question de savoir si l'assuré doit, en cas de sinistre, s'engager personnellement, grever sa fortune de terre pour sauvegarder les intérêts de l'assureur ? Sous le Code, dont les articles 381 et 393 limitent les obligations de l'assureur à la somme assurée, la question se pose dans des conditions spéciales par rapport aux frais de sauvetage. L'assuré est-il tenu d'entreprendre le sauvetage des objets assurés quand il a lieu de craindre que les frais n'en dépassent le produit? MM. Estrangin (p. 178), Dageville (III, p. 489), Lemonnier (n° 299), Haghe et Cruysmans (n° 212), E. Cauvet (II, n° 429), Desjardins (n° 1474) enseignent qu'il ne le doit pas. Pour éviter la difficulté, l'usage s'est établi de traiter à forfait avec des sauveteurs auxquels on abandonne une quote-part du sauvetage.

Un problème analogue se pose devant l'assuré dont le navire doit subir d'importantes réparations. M. Lemonnier (n° 268) est d'avis que, eût-il des ressources disponibles au port où son navire

est entré en relâche forcée, l'assuré n'a aucune obligation de s'en servir, au détriment de sa fortune de terre, pour réparer le navire. M. de Courcy (II, p. 348) est d'un sentiment opposé et M. Desjardins (n° 1546) incline dans le même sens. MM. Haghe et Cruysmans (n° 238) croient qu'il faut tenir compte des circonstances: le propriétaire assuré doit, d'après eux, faire, dans l'intérêt de l'assureur, ce que, non assuré, il eût fait dans son propre intérêt. Pour résoudre le problème il importe, à notre avis, de se rendre compte du rôle que joue l'assuré quand il fait l'avance du coût de réparations qui incombent à l'assureur. Que l'on considère l'assuré comme le gérant d'affaires de l'assureur ou comme son mandataire tacite, aucune de ces qualités ne se conçoit quand l'assureur est présent ou représenté sur les lieux et qu'il dépend de lui d'agir ou de donner un mandat exprès d'agir pour lui; or, aujourd'hui les assureurs maritimes ont des agents ou correspondants sur presque tous les points du globe; généralement il leur sera plus aisé qu'aux assurés de fournir les sommes nécessaires aux réparations. Aussi la Cour de Montpellier (12 mars 1869; D. 70. 1. 305) a-t-elle décidé que l'obligation de faire les fonds pour remettre le navire en état incombe à l'assureur, et la Cour de cassation a rejeté le pourvoi formé contre cet arrêt (21 décembre 1869; *Supra)*.

Émérigon (Ch. XII, Sect. 38,§ 6) range parmi les cas d'innavigabilité relative celui où le coût des réparations absorberait autant de temps et d'argent que la construction d'un navire neuf. La durée des réparations est une considération accessoire; leur coût en est une décisive. La doctrine et la jurisprudence se montrent aujourd'hui moins exigeantes que ne l'était Emérigon; elles admettent l'innavigabilité relative dès que le coût des réparations doit s'élever aux trois quarts de la valeur qu'avait le navire au commencement du voyage (Sent. arb. 9 Novembre 1867 ; J. A. 67. 1. 302. — C. Bordeaux, 19 Août 1862 ; J. P. 63. 208. — C. Paris 2 Juillet 1863; J. P. 64. 1147. — Cas. f. 19 juillet 1864; S. 64. 1. 383. — Bédarride, n° 1634; Cruysmans, Droits des armat. n°s 9 et 21).

Le navire ne doit être considéré comme réparable que si les réfections le rendront propre à faire la même navigation qu'auparavant (E. Cauvet, II, n° 181; Desjardins, n° 1545). Le juge du fait apprécie souverainement s'il y a innavigabilité (Req. 6 mai 1867; D. 68. 1. 24).

836. — L'arrêt du prince donne ouverture au délaissement.

L'article 199 de la loi de 1879, comme l'article 369 du Code et les dispositions correspondantes de l'Ordonnance (Art. 49 et 52, Tit. VI, Liv. III), distinguent entre l'arrêt d'une puissance étrangère et l'arrêt du Gouvernement du pays dont le navire bat le pavillon; le premier est rangé, sans distinction, parmi les cas donnant ouverture au délaissement, le second ne l'est que s'il se produit " après le voyage commencé „. Émérigon (Ch. XII. Sect. 30) se demande où gît la différence entre les deux genres d'arrêts puisque, d'après l'article 52 de l'Ordonnance, — conforme sur ce point à l'article 370 du Code et à l'article 200 de la loi de 1879 — le délaissement ne peut jamais avoir lieu quand l'arrêt se produit " avant le voyage commencé „ ? Les commentateurs du Code (Valroger, n° 1723; Lyon-Caen et Renault, n° 2179) se demandent, à leur tour, si le Code n'a pas mal à propos reproduit la distinction de l'Ordonnance et les commentateurs de la loi maritime belge en sont réduits à deviner le motif pour lequel la distinction a passé dans cette loi. Rien dans les travaux préparatoires ne la justifie ; la force de la tradition peut seule en expliquer le maintien.

Il n'y a, en réalité, aucune distinction à faire entre l'arrêt d'une puissance étrangère et l'arrêt par ordre de la puissance nationale; l'un et l'autre ne donnent ouverture au délaissement que lorsqu'ils se produisent " après le voyage commencé „.

L'article 220 détermine les conditions spéciales auxquelles est subordonné le délaissement basé sur l'arrêt (Bédarride, n° 1429; Desjardins, n° 1534).

Le commentaire de l'article 178 nous a fourni l'occasion de constater que l'arrêt peut être mais n'est pas nécessairement un risque de guerre (Lyon-Caen et Renault, n° 2181; Valroger, n° 1724; Desjardins, n° 1533) et qu'il faut assimiler l'arrêt par ordre d'un Gouvernement non reconnu à celui ordonné par un Gouvernement reconnu (Valroger, n° 1725; Desjardins, *ibid.).*

Le projet français de 1867 exclut l'arrêt de la liste des fortunes de mer qui donnent lieu au délaissement; l'arrêt, de même que la prise, n'est maintenu, comme cause de délaissement, que vis-à-vis de l'assureur des risques de guerre.

837. - L'Ordonnance admettait le délaissement pour " perte

entière des effets assurés, (Émérigon, Ch. XVII, Sect. 2); le délaissement, en pareille hypothèse, ne présente aucun intérêt puisque l'action d'avarie conduit au même résultat. Le Code et la loi de 1879 se contentent d'une perte ou d'une détérioration réduisant au moins des trois quarts la valeur de la chose assurée; ainsi le délaissement reprend son utilité.

La perte et la détérioration sont des dommages matériels (V. n° 406); l'une porte sur la quantité, l'autre sur la qualité. Il y a perte des trois quarts quand la quantité assurée est réduite dans cette proportion, détérioration des trois quarts quand la chose assurée, sans subir une diminution de quantité, a perdu les trois quarts de sa valeur. Les pertes de quantité et de qualité se cumulent lorsqu'il s'agit de déterminer si l'assuré a le droit de délaisser pour perte des trois quarts (Desjardins, n° 1560) : supposons que la perte soit de moitié comme quantité et que la quantité sauvée ait perdu la moitié de sa valeur, il y a perte ou détérioration des trois quarts. Lorsque le chargement assuré se compose de marchandises de natures différentes ne faisant l'objet que d'une seule assurance, le calcul des trois quarts se fait sur la valeur de l'ensemble de la cargaison; on arrive au résultat d'ensemble en additionnant les résultats partiels donnés par l'examen des différentes parties de marchandises.

L'assuré, pour atteindre les trois quarts, est en droit d'ajouter les unes aux autres toutes les avaries matérielles successives du voyage assuré (Valroger, n° 1750), mais il ne peut, afin d'atteindre la proportion de perte qui donne le droit de délaisser, ajouter l'avarie-frais à l'avarie matérielle (Cas. f. 19 fév. 1844; D. 44. 1. 105. — Req. 6 nov. 1865; D. 66. 1. 202; — Cas. f. 8 mai 1872; D. 72. 1. 306. — Desjardins, n° 1559); l'avarie-frais ne donne lieu qu'à l'exercice de l'action d'avarie.

Toutes pertes autres que les diminutions de quantité ou de qualité n'entrent pas en compte pour le calcul des trois quarts (Boulay-Paty, IV, p. 252; Estrangin III, p. 386; Pardessus, n° 845; Valroger, n° 1738); ni la contribution aux avaries communes due par l'objet assuré (E. Cauvet, II, n° 335), ni l'indemnité d'assistance qu'il peut devoir (Haghe et Cruysmans, n° 232) ne modifient le chiffre de la perte matérielle. Par contre, les contributions dues à l'objet assuré à raison d'avaries communes (Valroger, n° 1748), l'indemnité

d'assistance due au navire endommagé restent sans influence sur le calcul des trois quarts. Est-il nécessaire d'ajouter que si la détérioration provient à la fois de vice propre et de fortune de mer, il ne faut tenir compte que des résultats de la seconde cause? L'on ne peut opposer à l'assureur que les effets des causes dont il est responsable (Desjardins, *ibid.*).

" Le défaut de livraison de la chose assurée au lieu de destination, écrit M. Bédarride (nº 1438), équivaut à la perte "; " l'arrivée de la marchandise est le fait capital et décisif en matière de délaissement (nº 1440) ". M. Vincens (III, p. 268) s'exprime en termes analogues. MM. Haghe et Cruysmans (nº 202) jugent cette opinion trop absolue; ils observent que le débarquement des marchandises en un port autre que le port de destination n'entraine pas nécessairement la dépossession de l'assuré. Il faut, d'après nous, ne pas s'arrêter au moment où la marchandise y est débarquée, mais s'enquérir de ce qu'elle devient. Peut-elle être réexpédiée au port de destination? il n'y a pas de dépossession; ne peut-elle l'être? l'assuré doit l'être considéré comme dépossédé. La perte n'existe pas seulement en cas de destruction de la chose, il suffit que l'assuré en soit dépossédé par l'une des causes dont l'assureur répond (Valroger, nº 1735; Desjardins, nº 1557).

Il en est ainsi quand, en cours de voyage et par suite d'une fortune de mer, la vente d'une partie du chargement devient nécessaire, soit dans l'intérêt même de ces marchandises, soit dans l'intérêt du navire, soit dans l'intérêt de toute l'aventure (Req. 5 novembre 1839; D. Rep. Vº Droit mar. nº 2034. — C. Aix, 5 mars 1855; J. M. XXXI. 1. 231 et 16 mai 1872; J. M. LI. 1. 77. — — Laurin IV, p. 138; Lyon-Caen et Renault, nº 2173; Bédarride, nº 1438; Coulon et Houard, I, p. 208; Em. Cauvet, II, nº 233; Bravard et Demangeat, IV, p. 730; Lemonnier, nº 285; Haghe et Cruysmans, nº 257; Valroger, nº 1735; Courcy, *d'une réforme internationale de droit maritime,* p. 149; Ruben de Couder, *ibid.* nº 133; Pand. b. *ibid.* nº 335).

Il en est encore ainsi quand la vente est ordonnée par l'autorité sanitaire (C. Rennes, 18 janvier 1869; J. N. 69. 1. 97) ou toute autre autorité administrative. " Les marchandises, observe judicieusement Pardessus (nº 845), sont perdues pour l'assuré parce que le droit de s'en faire payer ne les représente pas. "

Il n'en serait plus ainsi si la vente était ordonnée par autorité de

justice, en cours de voyage ou à destination, à la suite d'une saisie pratiquée par un créancier (Cas. f. 8 mai 1872; *Supra),* à moins toutefois que la dette de l'assuré ne fût à la charge de l'assureur, comme l'est un emprunt à la grosse contracté en cours de voyage pour payer des avaries dont l'assureur est tenu; dans ce cas l'assuré peut délaisser la chose saisie et vendue si aucune faute ne lui est imputable (Req. 15 décembre 1851; D. 52. 1. 147. — C. Bruxelles, 24 février 1870; J. A. 70. 1. 83. — C. Bordeaux, 16 mars 1857; D. 57. 2. 93. — Laurin, IV, p. 141). Il est en faute s'il n'avertit pas les assureurs de la saisie (Valroger, n° 1736).

Lorsque l'assurance est franche d'avaries l'assuré ne peut, en laissant saisir le navire par le prêteur de la somme nécessaire au payement des avaries, transformer en sinistre majeur les avaries dont la réparation lui incombe (C. Rennes, 13 avril 1869; D. 69. 2. 243. — Valroger, n° 1736). Quand l'assureur sur corps est tenu d'une partie des avaries particulières et que, procédant à un règlement provisoire d'avaries, il a versé sa part contributive entre les mains de l'assuré ou de ses créanciers, la vente du navire à la requête du créancier qui a avancé à l'assuré le surplus du coût des réparations ne donne pas ouverture au délaissement (Weil, n° 221; Desjardins, n° 1846 *ter*. — C. Paris, 28 août 1863; J. H. 63. 2. 263).

Que décider lorsque la vente de l'objet assuré est un abus commis par le capitaine? L'assureur en est responsable et le droit au délaissement naît de la dépossession si l'abus constitue une baraterie de patron. Nous avons énuméré (V. n° 787) quelques exemples de baraterie de patron; la plupart se rapportent à des fautes commises en mer; il n'est pas douteux cependant que la baraterie comprend aussi les fautes commises à terre, pourvu qu'elles se rattachent directement aux fonctions du capitaine et de l'équipage; il en est ainsi de la vente du navire ou du chargement faite sans ordre et sans nécessité dans un port d'escale (Pand. B. *ibid.,* n° 85; Haghe et Cruysmans, n° 166; Desjardins, n° 1422; Ruben de Couder, *ibid.,* n° 467. — Req. 18 février 1863; J. P. 64. 498 — C. Rouen, 10 décembre 1879; J. H. 80. 2. 131). L'abus a été commis dans l'exercice des fonctions de capitaine.

La vente doit, pour être une cause de délaissement, porter sur les trois quarts au moins des marchandises comprises dans l'assurance (E. Cauvet, II, n° 151; Bédarride, n° 1438),

mais il importe peu que le produit de la vente dépasse un quart de la somme assurée (Laurin, IV, p. 139 —Req. 5 novembre 1879; *Supra).*

L'abandon du navire, fait en vertu de l'article 7, est un acte volontaire ; l'assuré ne peut par cet acte se créer un droit au délaissement (Marseille, 8 août 1859 ; J. M. 60. 2. 6 ; — Laurin, IV, p. 136; Desjardins, n° 1561 ; Lyon-Caen et Renault, n° 2173). L'article 373 du projet français de 1867 prend soin de le déclarer : " L'abandon fait par le propriétaire du navire, en vertu de l'article 225, ou la vente qu'il en laisse faire sur la poursuite des créanciers, là où il a pu agir, n'est pas une cause de délaissement. "

Il nous reste à examiner comme se fait le calcul des trois quarts; nous examinerons la question séparément pour chacun des objets de l'assurance maritime.

838. — Il est facile de déterminer la proportion de perte qu'une marchandise a subie en cours de voyage lorsqu'il s'agit d'une perte de quantité; la proportion résultant de la détérioration est moins aisée à établir. Nous supposons que la marchandise assurée arrive avariée à destination, car, si l'avarie a pour conséquence la vente dans un port de relâche, la marchandise doit être considérée comme perdue pour l'assuré (V. n° 836).

Quelles valeurs comparer pour établir la proportion de détérioration? Trois systèmes ont été imaginés par les commentateurs du Code : le premier veut qu'on établisse le rapport entre la valeur de la marchandise saine, au temps et au lieu du chargement, et la valeur qu'aurait eue, aux mêmes temps et lieu, la marchandise avariée (Bédarride, n° 1433; Alauzet, n° 1500; Boulay-Paty, IV, n° 251 ; E. Cauvet, II, n° 152); le second système s'en tient au rapport entre la valeur qu'a la marchandise avariée, aux temps et au lieu de l'arrivée, et celle qu'aurait eue, aux mêmes temps et lieu, la marchandise saine (Dalloz, n° 2036; Pardessus, n° 845; Lemonnier, n° 287; Weil, n° 228; Valroger, n° 1739); le troisième compare la valeur de la marchandise au départ à sa valeur à l'arrivée, c'est-à-dire au produit de la vente de la marchandise avariée (J. V. Cauvet, II, p. 28 ; Droz, n° 554; Laurin sur Cresp. IV, p. 131 ; Lyon-Caen et Renault, n° 2170).

M. Desjardins (n° 1559), après avoir indiqué ces trois systèmes et constaté que la pratique incline vers le dernier parce qu'il

est le plus commode, ajoute : „ A vrai dire, aucun d'eux n'est illégal, le législateur n'ayant pas même laissé pressentir son opinion. C'est ce que la Cour de cassation a nettement déclaré, le 24 août 1846 : „ l'article 369, dit l'arrêt, ne prescrit aucun mode particulier d'évaluation. „ Donc la parole est aux rédacteurs des polices. Ils commettraient une faute en ne s'expliquant pas „.

La police d'Anvers ne s'en explique pas, les auteurs de la loi de 1879 ne s'en sont expliqués pas davantage; le commentateur n'a donc, en Belgique comme en France, d'autre guide que la raison et l'équité. Des deux termes de comparaison, l'un, celui qui fixe la valeur de la marchandise saine, peut être discuté; l'autre ne nous paraît pas susceptible de discussion. Les cotes et mercuriales permettent d'établir la valeur à l'état sain dans n'importe quel port, à n'importe quelle époque; il n'en est pas de même de la valeur à l'état d'avarie; celle-ci ne peut être déterminée que dans le port où la marchandise se trouve; là seulement une expertise ou, mieux encore, le produit effectif de la réalisation peut en fixer la valeur.

MM. Lyon-Caen et Renault critiquent à bon droit les expertises conjecturales. M. E. Cauvet (II, 152) tente de les défendre : „ Il est clair, écrit-il, que la détermination hypothétique de ce qu'aurait valu la marchandise avariée au lieu de départ doit être faite en général au moyen d'une expertise; mais il est permis de se servir du prix moyennant lequel elle a été vendue au lieu d'arrivée, pour apprécier ce qu'elle aurait valu au lieu de départ. „ Plus loin (II, n° 308), parlant du règlement des avaries d'une marchandise vendue en un port de relâche à raison de son état de détérioration, M. Cauvet revient à l'appréciation vraie des expertises conjecturales : „ S'il est facile d'apprécier, d'après les cours, la valeur au lieu de reste de la marchandise à l'état sain, il est à peu près impossible de savoir ce qu'elle aurait été à l'état d'avarie, vu qu'une marchandise dans cet état n'a pas cours, qu'elle ne peut être vendue sur place au lieu de destination, puisqu'elle n'y est pas, et qu'une expertise ne peut donner que des résultats incertains „.

Tenons donc pour établi que, pour apprécier si la marchandise parvient à destination avariée aux trois quarts, l'un des termes de comparaison — la valeur à l'état d'avarie, — est la valeur de cette marchandise à destination, valeur fixée par expertise si les parties ne préfèrent la constater au moyen d'une vente publique faite

pour compte de qui de droit. Quel est l'autre terme de comparaison? Comment fixer la valeur à l'état sain?

Nous concevons que les commentateurs du Code se soient attachés à la valeur au départ; c'est la seule qui, sous le Code, pût être assurée. Il en est autrement aujourd'hui; le chargeur peut assurer la valeur qu'aura sa marchandise si elle arrive intacte à destination, c'est-à-dire la valeur au départ augmentée du bénéfice de l'opération commerciale; la réunion de ces deux éléments forme la valeur qu'il risque de perdre. La proportion entre une perte totale et la perte partielle se détermine d'après le rapport entre la somme qu'eût valu à l'assuré un sauvetage total et celle qu'il retire du sauvetage partiel. Le sauvetage total sauve la valeur de la marchandise saine rendue à destination, le sauvetage partiel sauve le produit de la réalisation de la marchandise avariée. Supposons une marchandise valant saine 15,000 fr. au départ et 20,000 fr. à l'arrivée; avariée en route, elle est vendue à destination pour 5,000 francs. Une perte totale eût été, pour le chargeur, une perte de de 20,000 fr.; la perte réelle est de 15,000, c'est-à-dire des trois quarts.

Il importe peu que la valeur au départ soit couverte par tel assureur et le profit espéré par tel autre, que l'assuré soit pour partie son propre assureur; le partage de l'assurance n'a d'autre influence sur le délaissement que de le diviser entre les divers assureurs. Depuis que le profit espéré s'assure, ne pas l'assurer c'est conserver un découvert; la pleine valeur de la marchandise est sa valeur assurable, c'est-à-dire sa valeur à destination. L'assureur du profit espéré est traité comme l'assureur de la marchandise; ses obligations au moins sont les mêmes, ses droits sont moins étendus : l'article 217 accorde au second tout le sauvetage.

Il arrive qu'une partie des objets assurés, partie inférieure aux trois quarts, est vendue dans un port de relâche et que le surplus parvient à destination en état d'avarie; pour apprécier si l'ensemble de la perte atteint les trois quarts de la valeur totale, il faut alors établir la valeur que les choses vendues auraient eue à destination et y ajouter la diminution de valeur des autres.

839. — Le délaissement pour perte ou détérioration des trois quarts est d'application générale; cependant, pour les navires,

on se demande si ce cas de délaissement diffère de l'innavigabilité? « Pour le navire, écrivent MM. Lyon-Caen et Renault (nº 2171), la perte des trois quarts se confond évidemment avec l'innavigabilité absolue. » La chose est moins palpable lorsqu'il s'agit de détérioration; là se présente, bien plus redoutable que pour les marchandises, ce problème que M. Desjardins (nº 1559) n'ose résoudre pour les facultés : quels sont les deux termes dont la comparaison doit établir que la détérioration s'élève aux trois quarts? Occupons-nous d'abord du premier, la valeur du navire avant les fortunes qui l'ont détérioré.

La base de notre système d'assurance, écrit M. E. Cauvet, (I, nº 168), est de placer l'assuré, la perte survenant, dans la position où il aurait été s'il n'avait pas entrepris l'opération. De cette base découle la justification de l'estimation du navire à sa valeur aux temps et lieu du départ.

Ce système est-il compatible avec les principes nouveaux introduits dans la loi de 1879? Le fret brut se décompose en trois éléments : le remboursement de la mise dehors du fréteur, la compensation du dépérissement du navire, le bénéfice net de l'opération de transport, c'est-à-dire le fret net. L'assurance du fret brut fait double emploi avec celle de la mise dehors et celle du dépérissement du navire; on tient compte de ce double emploi pour la mise dehors, peut-on n'en pas tenir compte pour le dépérissement? peut-on prendre pour base de l'assurance sur corps et quille la valeur du navire au départ, nonobstant l'assurance du fret brut? La Commission gouvernementale ne méconnut pas le double emploi; ses procès-verbaux en témoignent, ils relatent les motifs qui la déterminèrent à ne pas s'en préoccuper :

Un membre présente un projet d'article par lequel l'assureur sur corps serait autorisé, en cas de délaissement, à opérer sur la valeur assurée, du chef de moins-value, une déduction à déterminer à l'amiable ou par experts, en rapport avec les conventions d'affrètements, contractées pendant le cours des risques, à charge de restituer la prime en proportion de la somme déduite.

Cette disposition a pour but de mettre l'assuré dans la même situation en cas de perte, qu'en cas d'arrivée à destination. En cas d'arrivée à destination l'assuré aurait eu à supporter la moins-value qui aurait affecté le navire par l'effet de la traversée ; de même, en cas de perte, il doit la supporter en déduisant le montant sur la somme que l'assureur doit lui payer. Admettre qu'il puisse réclamer la somme assurée en totalité serait faire de l'assurance une cause de bénéfice pour l'assuré ; ce serait ouvrir la porte à la fraude, l'assuré ayant dès

lors intérêt à perdre son navire, afin de bénéficier de toute la somme équivalente à la moins-value qu'avait subie ce navire.

La proposition était inutile sous l'empire du code, parce que, l'assurance du fret n'étant pas autorisée, le fret appartenait, en cas de délaissement, à l'assureur sur corps, qui se trouvait couvert par là de la moins-value du navire ; mais sous l'empire des principes que consacre le projet de loi, le fret n'appartenant plus à l'assureur sur corps, en cas de délaissement, cet assureur se trouverait obligé de payer à l'assuré une valeur plus forte que celle qu'avait en réalité le navire au moment du sinistre.

On répond que le délaissement ne constitue pas une vente ; qu'il n'est donc pas de rigueur que l'assureur, à qui l'assuré abandonne le navire, ne paye exactement que la valeur actuelle de ce navire.

Le délaissement constitue une sorte de contrat à forfait, par lequel l'assureur s'engage à payer la somme assurée, moyennant l'abandon qui lui est fait de la chose assurée. Il est basé sur la nécessité pour l'assuré de rentrer promptement et sans difficultés dans son capital, en cas de sinistre.

La disposition proposée irait donc précisément à l'encontre du principe du délaissement, puisqu'au moment où l'assuré effectuerait ce délaissement, pour récupérer immédiatement les sommes dont il aurait besoin, il se trouverait arrêté par la nécessité de se soumettre à des expertises pour déterminer le montant de la moins-value à déduire, obligé peut-être de subir des contestations longues et dispendieuses à ce sujet, toutes choses que, dans l'intérêt du commerce, le législateur a précisément voulu prévenir en autorisant le délaissement. D'ailleurs, le navire qui valait, par supposition, 100,000 francs, au moment de l'assurance, qui n'en valait plus que 90,000 à l'époque du sinistre, ne devait-il pas, pendant de longues années encore, rendre à l'assuré autant de services que s'il eût conservé sa valeur primitive ? Est-il juste alors qu'en ne lui remboursant que 90,000 fr. l'assureur mette l'assuré hors d'état de se pourvoir d'un navire d'aussi bonne qualité que celui qu'il a perdu ? Il ne faut pas, en effet, perdre de vue que la somme à payer, en cas de délaissement, à l'assuré, sera employée par celui-ci à remplacer le navire qu'il a perdu, de sorte qu'il n'est pas absolument exact de le considérer comme bénéficiant de la partie de cette somme équivalente au montant de la moins-value, et que les fraudes ne sont pas autant à craindre qu'on pourrait le croire au premier abord.

Enfin, en supposant même que le principe qui sert de base à la disposition proposée fût équitable, alors encore on ne pourrait admettre cette disposition, à cause des difficultés d'application qu'elle présenterait. Comment, en effet, parvenir à déterminer la moins-value du navire au moment du sinistre ? De semblables évaluations, possibles lorsque la chose assurée existe encore, comme, par exemple, dans l'action d'avaries, sont impossibles en cas de délaissement, lorsque la chose est perdue. Par quels moyens constatera-t-on l'état d'un navire qui a péri ? Encore dans ces évaluations devrait-on distinguer la moins-value résultant de fortune de mer, dont l'assuré ne pourrait en aucun cas être tenu, et celle résultant de l'usure que subit le navire par l'effet d'un voyage effectué dans des conditions normales, la seule qui pourrait retomber sur l'assuré. On pourrait, dit-on, établir des bases fixes d'évaluation, tarifer à l'avance la moins-value, suivant la distance parcourue. Mais ce serait se lancer

dans un arbitraire que la loi ne peut admettre. Que faire d'ailleurs au cas d'absence de nouvelles ? Le navire est présumé avoir péri, mais où, quand, de quelle manière ? Dans quel état se trouvait-il au moment du sinistre ?

La disposition proposée est donc d'une application impossible ; elle constituerait une source de procès et de difficultés souvent inextricables ; elle créerait, pour l'assuré, des longueurs et des embarras, précisément dans une matière qui a pour but unique de les lui éviter, en lui permettant de rentrer sans aucun retard dans les fonds qui lui sont nécessaires. On invoque l'exemple de la législation hollandaise, qui a consacré le principe dans l'art. 619 du nouveau code ; mais cet article, tel qu'il est conçu, ne s'occupe pas du cas de délaissement. Dans l'hypothèse pour laquelle il est fait, l'état du navire peut être aisément constaté, chose impossible au cas de délaissement.

Il est certain que les nouveaux principes que le projet de loi consacre relativement à l'assurance du fret auront pour résultat de rendre la position de l'assureur sur corps moins favorable ; mais cet assureur pourra régler la prime en conséquence de la position nouvelle qui lui sera faite. Rien ne s'oppose même, s'il le juge nécessaire, à ce qu'il stipule, par une clause expresse de la police, qu'en cas de délaissement il ne remboursera la somme assurée que déduction faite de la moins-value du navire. C'est à lui à vérifier l'état du navire, la nature et la durée du voyage, les chances des pertes, etc., et à régler en conséquence ce qu'il croit utile à ses intérêts.

On pourrait peut-être exprimer cette idée en décrétant qu'en cas de délaissement la somme assurée sera payée, sous déduction des détériorations prévues dans la police. Mais il serait à craindre que cette disposition ne pût être envisagée comme le décrètement d'un principe qu'en réalité la loi ne peut sanctionner, parce qu'il est en opposition flagrante avec le principe même du délaissement. Il va de soi que les parties sont toujours libres d'insérer dans les polices les stipulations qu'elles croient utiles à leurs intérêts.

Par ces considérations, la Commission décide qu'il n'y a point lieu d'admettre la disposition proposée (N. B. n° 780).

Une disposition analogue à celle proposée à la Commission gouvernementale et écartée par elle, est inscrite dans l'article 619 du Code de commerce néerlandais : « Si la valeur entière du corps et de la quille d'un navire a été assurée, elle pourra néanmoins être ultérieurement déterminée et réduite par le juge, après rapport d'experts si c'est nécessaire, bien que le navire ait été antérieurement expertisé : 1° si le navire est estimé dans la police d'après le prix d'achat ou de coût de construction et que cette valeur ait diminué par vétusté ou accomplissement de fréquents voyages ; 2° si le navire, ayant été assuré pour plusieurs voyages, périt après en avoir effectué un ou plusieurs et en avoir perçu le fret. » M. Cruysmans (Révision du C. de com., n°s 29 et 187) nous apprend que l'article 619 du Code néerlandais est resté une lettre morte, les assureurs néerlandais s'obligent à ne pas s'en prévaloir.

La valeur du navire au départ sert donc de base, soit qu'il s'agisse d'apprécier si la détérioration s'élève aux trois quarts et si, par suite, il y a lieu à délaissement, soit qu'il faille apprécier si le propriétaire du navire est resté, pour partie, son propre assureur (Desjardins, n° 1562).

Nous disons : la valeur au départ et non l'estimation de la police. La Cour de Paris, dans un arrêt du 4 décembre 1839 (S. 40. 1. 157) et dans d'autres arrêts postérieurs, pose en principe que " les parties donnent au navire une valeur conventionnelle afin qu'elle soit la base et la mesure de leurs droits et de leurs obligations pendant toute la durée de l'assurance. " Cette doctrine est contraire à l'article 20 de la loi du 11 janvier 1874; l'évaluation du bénéfice espéré est la seule qui fasse loi lorsque l'estimation n'est pas basée sur une expertise contradictoire. L'estimation est présumée vérité (V. n° 806), l'assureur reste libre de tenter la preuve contraire (Desjardins, n°s 1441, 1562).

Passons au second terme de comparaison : la valeur que conserve le navire détérioré. La détérioration du navire devrait, rationnellement, être appréciée par la comparaison de sa valeur au port de départ avec celle qu'il eût eue au même port après la fortune de mer ; mais la Cour de Bordeaux (25 février 1856; D. 57. 2. 46) observe justement que, pour déterminer la valeur d'un navire dans un port où il n'est pas, il faudrait se livrer à une expertise conjecturale, c'est-à-dire à la fantaisie. Aussi doctrine et jurisprudence s'accordent-elles pour prendre comme terme de comparaison la valeur du navire au port où il est entré en état d'avarie.

Comment déterminer cette valeur ? Plusieurs arrêts des Cours françaises (C. Bordeaux, 3 mars 1852 ; J. P. 54. 49 — C. Rennes, 19 janvier 1864 ; Pas. 64. 208 — Bédarride, n° 1436), décident qu'elle doit l'être par expertise; la vente ne prouverait pas la valeur réelle, mais seulement le prix auquel il a convenu au propriétaire du navire de l'abandonner. Un arrêt de Bruxelles, le seul arrêt belge relatif à la matière que contiennent les recueils de jurisprudence, repousse aussi la vente comme base d'appréciation ; le prix obtenu, y est-il dit, peut avoir été influencé par un grand nombre de circonstances fortuites (C. Bruxelles, 21 novembre 1867; J. A. 68. 1. 5). Un motif plus décisif encore d'écarter la vente se puise dans l'article 27 qui déclare nulle la vente du navire faite par le capitaine hors le cas d'innavigabilité légalement constatée; ce

serait préjuger le droit au délaissement que de vendre le navire pour se créer, par le résultat désastreux de la vente, un droit au délaissement. Ne nous étonnons pas de voir M. de Courcy (II, p. 364) s'émouvoir et s'écrier : " On ordonnera la vente, on consommera la dépossession avant de savoir s'il y a lieu à délaissement ! " Autant la vente est indiquée comme moyen de déterminer si la détérioration des marchandises s'élève aux trois quarts, autant elle l'est peu comme mode d'évaluer la détérioration du navire ; les marchandises sont destinées à être vendues, le navire, au contraire, est destiné à être utilisé au transport (Laurin, IV p. 125 ; Desjardins n° 1562).

Mais l'expertise du navire avarié établira-t-elle sa valeur mieux que ne ferait la vente ? Rien n'est plus difficile à apprécier que la valeur d'une chose avariée ; aussi, pour les marchandises, préfère-t-on la vente publique, où le concours de tous est une garantie, à l'expertise, appréciation hasardée d'un ou de trois hommes. On tombe de Charybde en Scylla.

Après avoir exposé les difficultés auxquelles conduit la nécessité d'évaluer la proportion de détérioration d'un navire, M. de Courcy (II, p. 365) indique la solution à laquelle leur examen a abouti : " Ce qu'il y a de fort curieux, c'est que de cet imbroglio a fini par se dégager, à une époque assez récente, une formule claire, sensée, pratique, adoptée par une sorte de consentement universel. La comparaison s'établira entre, d'une part, la valeur assurée, d'une autre, non pas du tout la valeur du navire avarié, ni le produit de la vente, mais le chiffre des dépenses qu'il faudrait faire pour le réparer et le remettre en bon état de navigabilité. Je le veux bien ; je répète que la formule est très sensée, j'y donne ma plus entière adhésion. Seulement je remarque que l'idée d'une proportion de détérioration intrinsèque a complètement disparu... Les assureurs font si peu d'objection à cette règle de bon sens qu'ils l'ont suggérée à la jurisprudence et introduite expressément dans le texte de leurs polices. L'article 10 de la police française sur corps de navire porte : " Si le montant total des dépenses à faire à un navire pour réparations dépasse les trois quarts de la valeur agréée, et si par suite la condamnation du navire est prononcée, il est réputé innavigable à l'égard des assureurs et peut leur être délaissé. "

Telle est la solution admise aujourd'hui sans conteste par la doctrine et la jurisprudence françaises (C. Bordeaux, 26 février 1856 ; D. 57. 2. 46 — C. Aix, 22 février 1870 ; S. 71. 2. 252 —

Cas. f. 8 mai 1872; S. 72. 1. 182 — C. Bordeaux, 23 août 1875; D. 77. 1. 314 — E. Cauvet, II. n° 144; Cresp et Laurin IV, p. 127; Courcy, II p. 363; Weil, n° 225; Lyon-Caen et Renault, n° 2171; Valroger, n° 1768; Desjardins, n° 1562) : on apprécie la détérioration d'un navire en comparant sa valeur au départ et le montant des dépenses nécessaires pour le réparer.

Qu'y faut-il comprendre? La Cour de Rennes (13 avril 1869; D. 69. 2. 243) répond : " les dépenses matérielles inhérentes au navire et rendues nécessaires pour le réparer "; elle écarte, en conséquence, les vivres et gages de l'équipage pendant les réparations, les droits de consulat et de chancellerie, les frais d'expertise et de consignation, les frais de magasinage de la cargaison mise à terre. La Cour de cassation de France (8 mai 1872; D. 72. 1. 306) a rejeté le pourvoi formé contre cet arrêt. Admettons cette classification, excluons encore les frais de sauvetage (Cas. f. 6 novembre 1865; D. 66. 1. 202); mais ne faut-il pas au moins critiquer avec M. E. Cauvet (II, n° 147) la doctrine d'un arrêt de Bordeaux (23 août 1875; D. 77. 1. 315) qui rejette les frais de dock ? Il est probable que ce terme équivoque donne lieu à un malentendu; les frais ordinaires de séjour dans les bassins d'un port ne sont, pas plus que les autres frais de relâche, des frais de réparations; il en est autrement du prix de location d'une cale sèche ou d'autres installations spécialement affectées aux réparations des navires. Le profit maritime d'un emprunt à la grosse ne peut entrer en ligne de compte à moins que l'assuré ne justifie que, pour mettre le navire en état, l'emprunt était indispensable (Req. 10 juillet 1883; D. 84. 1. 154); on y fait entrer les réparations provisoires dont le but est de permettre au navire d'atteindre un port possédant les ressources nécessaires à l'exécution des travaux définitifs (C. Bordeaux, 15 décembre 1879; J. P. 82. 511; Valroger, n° 1745); on ne peut rien ajouter au compte à titre de dépenses imprévues (Cas. f. 13 août 1881; J. P. 82. 511).

Nous recherchons le coût effectif des réparations au port de relâche (C. Aix, 21 février 1870; D. 71. 2. 52). Le coût des réparations n'est pas leur coût brut, c'est leur coût net; on le détermine en défalquant du montant des dépenses le produit des vieux matériaux (C. Rennes, 22 juin 1869 et Req. 7 décembre 1869; D. 70. I. 295; — Desjardins, n° 1562); mais il n'est fait aucune déduction pour différence du vieux au neuf (Req. 16 décembre 1868 et 15 mars

1869; D. 69. I. 219 et 70. I. 122; — Valroger, n° 1746). Cette déduction, qui ne s'applique qu'aux remplacements et non aux réparations, se concevrait peut-être, dans ces limites, si le premier terme de comparaison était la valeur du navire neuf; or, sa valeur au jour du départ est, le plus souvent, une valeur réduite à raison de l'usure provenant de voyages antérieurs.

Tantôt la perte des trois quarts est démontrée par un devis dressé par des experts, tantôt elle résulte de soumissions présentées, tantôt du compte des réparations effectuées; la loi n'exclut aucun de ces modes de preuve (Valroger, n° 1751).

Les experts ne peuvent se placer qu'au point de vue du coût des réparations au moment où ils opèrent (C. Aix, 21 février 1870 et Cas. f. 31 août 1881; *Supra)*. L'expertise ne lie pas le juge; aussi chacune des parties peut-elle se prévaloir devant lui des faits qui, dans l'intervalle de l'expertise et du jugement, viennent révéler l'erreur des experts, notamment des soumissions présentées pour effectuer les réparations (Cruysmans, Des droits et des obligations des armateurs vis-à-vis des assureurs sur corps, p. 31). Il faut, bien entendu, démontrer l'erreur des experts; une hausse des prix des matériaux ou toute autre circonstance extrinsèque, survenue dans l'intervalle, ne peut influer sur le calcul des trois quarts. M. Desjardins (n° 1562) rapporte un cas d'application de ce principe: l'expertise a estimé le coût des travaux de réparation au-dessous des trois quarts, mais, au cours de ces travaux, se révèlent de nouvelles avaries dont les experts n'avaient pu se rendre compte; l'erreur des experts doit être recherchée et l'assuré peut s'en prévaloir. Aussi le savant avocat-général à la Cour de cassation de France, sans critiquer l'opinion commune, prend-il soin de constater que le législateur n'a pas tracé aux tribunaux la voie à suivre; le juge du fait est souverain appréciateur de la détérioration du navire; il peut s'en tenir soit à la valeur du navire détérioré, fixée par expertise, soit au coût présumé des réparations, déterminé par expertise ou par soumissions, soit au coût effectif de ces réparations. L'arrêt de Bruxelles du 21 novembre 1867, cité plus haut, veut qu'on s'en tienne, en ordre principal à l'estimation du navire dans son état d'avarie, en ordre subsidiaire à l'évaluation des frais de réparation nécessaires pour le remettre en bon état.

L'événement simplifie souvent la solution du problème dont est saisi le juge de l'action en délaissement; le navire a été vendu

par le capitaine, autorisé par le consul sur le vu d'une expertise ou de soumissions; qu'il ait eu tort ou raison de le vendre, la dépossession est consommée et, fût-elle le résultat d'une baraterie, l'assuré, s'il y est resté étranger, trouve dans la dépossession un juste motif de délaissement (V. nos 787 et 837).

Le coût des réparations ne fût-il pas, pour le juge, la véritable mesure de la détérioration du navire, et hésitât-il à y trouver la preuve d'une détérioration des trois quarts, encore sera-t-il disposé à admettre le délaissement pour cause d'innavigabilité relative (V. n° 835) si les réparations doivent coûter les trois quarts de ce que valait le navire au moment du départ. Nous en revenons ainsi à notre point de départ : la perte ou la détérioration des trois quarts se confond, pour le navire, avec l'innavigabilité (Laurin, IV, p. 127). Loin de nous en plaindre, comme le fait M. Bédarride (n° 1436), nous nous en félicitons puisque nous y trouvons un guide qui nous aide à déterminer la proportion qui doit exister entre le coût des réparations et la valeur du navire pour que l'on se trouve, par cela seul, dans un cas d'innavigabilité relative (Lyon-Caen et Renault, n° 2164; E. Cauvet, II, n° 325; Bédarride, n° 1602). Les Codes néerlandais (art. 663), italien (art. 632) et espagnol (art. 789) fixent aux trois quarts de la valeur du navire le montant que doit atteindre le coût des réparations pour que l'assuré puisse s'en prévaloir pour opérer le délaissement.

Le juge peut aussi tenir compte de la différence entre la valeur du navire réparé et sa valeur au départ (Sent. arb. mars 1890 ; J. A. 90. 1. 144).

Le navire, ses agrès et apparaux s'usent mais ne se consomment pas; il en est autrement des armements et victuailles. Aussi M. E. Cauvet (I, n° 167) nous apprend-il que, pour ces objets, " le délaissement, considéré comme illusoire, est remplacé par un prélèvement de tant pour cent sur l'indemnité ". L'assurance de la mise dehors, ajoute M. Cauvet, ne porte pas sur les objets embarqués pour la nourriture de l'équipage; elle a uniquement pour objet le dommage auquel l'assuré est exposé lorsqu'il a fait des dépenses en vue d'une opération de transport qui ne réussit pas. "

L'assurance des armements et victuailles, faite conjointement avec celle des corps et quille, agrès et apparaux, complique le calcul des trois quarts; il faut ajouter la mise dehors à la valeur du surplus du navire au départ et, conformément à l'article 219,

ajouter à la valeur du navire avarié le montant des gages épargnés et des autres dépenses économisées. Ces complications sont de pure théorie; depuis que l'assurance du fret brut est permise on comprend les armements et victuailles dans l'assurance du fret et non dans celle du navire (V. n° 712).

840. — Le fret assuré peut être délaissé. Nous parlons du fret assuré par le fréteur. Le fréteur peut assurer le fret brut ou le fret net, à son gré, mais l'assurance normale est celle du fret brut.

L'assurance du fret brut se divise (V. n° 718) en deux assurances, l'une d'armements et de victuailles, l'autre de fret net; il y a lieu de décomposer de même les frets à délaisser : les frets nets sont abandonnés à l'assureur, les armements et victuailles ne le sont que dans la mesure où le fréteur les a épargnés (art. 219). Le calcul de la perte des trois quarts s'établit sur ces bases. Supposons 20,000 fr. de frets bruts assurés, dont 10,000 représentent les armements et victuailles, 10,000 le fret net. Mille francs de frets ont été encaissés, quatre mille francs de victuailles ont été épargnés; le sauvetage partiel (5,000 fr.) atteint le quart de ce qu'eût produit un sauvetage total, la perte est des trois quarts.

Remarquons que si, au lieu d'assurer le fret brut, le fréteur eût assuré séparément 10,000 fr. sur fret net et 10,000 fr. sur armements et victuailles, il eût pu délaisser le fret net, réduit à un dixième du total, mais non les victuailles, sauvées à concurrence de quatre dixièmes. Le résultat diffère suivant que l'assurance est faite conjointement ou séparément.

Nous n'avons pas à nous occuper ici de l'assurance du fret par l'affréteur; le fret qu'il paie est un des éléments de la valeur des marchandises à destination.

Le prix de passage se délaisse et le calcul des trois quarts s'opère comme pour le fret brut; le prix comprend deux éléments: l'entretien du passager, le bénéfice net du transporteur.

841. — Les commissions d'achat, de vente et de consignation, les courtages et bénéfices d'affrètement peuvent être l'objet d'une assurance maritime (V. n° 723), ils peuvent donc faire l'objet d'un délaissement. Le calcul des trois quarts est fort simple puisqu'il s'agit de bénéfices en argent; l'assuré qui, par suite de fortunes dont l'assureur répond, ne touche pas un quart des bénéfices dont il eût profité sans ces fortunes, subit une perte des trois quarts.

842. — Le délaissement des loyers des gens de mer se fait en moins prenant. Ils ont reçu des avances sur leurs gages; l'assureur leur doit les gages dus par l'armateur, sous déduction des avances reçues. L'action en délaissement se confond ici avec l'action d'avarie.

843. — Le prêteur à la grosse peut assurer les sommes prêtées à la grosse et le profit maritime (V. n° 716); il peut en faire le délaissement à son assureur (Weil, n° 222) lorsque les objets qui forment le gage du prêt sont réduits au point de ne pas permettre au prêteur de récupérer un quart de sa créance (V. n° 592).

La perte se répartit proportionnellement sur le fret et le profit comme elle se répartit sur la marchandise et son profit espéré (V. n° 838). Il importe donc peu que l'on fasse porter le calcul des trois quarts séparément ou conjointement sur le prêt et le profit. Ces deux objets, quoique distincts (art. 191), suivent le même sort.

Supposons un prêt de 100,000 fr. et un profit de 20,000; les choses sauvées et affectées au prêt produisent 30,000 fr. La perte de 90,000 fr., repartie sur l'ensemble du prêt et du profit, s'élève aux trois quarts; il y a lieu à délaissement.

844. — Nous avons vu que les créanciers de sommes employées aux besoins du navire et de l'expédition avant et pendant le voyage peuvent assurer ces sommes contre les risques maritimes, bien que la destruction du navire et de son chargement n'éteigne pas leurs créances (V. n° 716); l'assureur maritime, en cas de sinistre, rembourse la créance et se trouve subrogé dans les droits du créancier.

Ces créances peuvent être délaissées puisqu'elles peuvent être l'objet d'une assurance maritime, mais comment calculer la perte des trois quarts? Contrairement à ce qui se produit pour le prêteur à la grosse, la destruction du gage n'éteint pas ces créances privilégiées. Les hésitations qu'éprouve M. Desjardins (V. n° 1563) à propos du délaissement des sommes prêtées à la grosse seraient mieux justifiées ici. Cependant il faut les surmonter; le législateur belge n'eût peut-être pas dû ranger les créances qui nous occupent parmi les objets de l'assurance maritime; il l'a fait; dès lors l'assuré doit pouvoir les délaisser dans les cas légaux de délaissement. La perte des trois quarts serait impossible à chiffrer s'il fallait tenir compte de la solvabilité du débiteur; il faut donc en faire abstrac-

tion. Le délaissement a été imaginé pour obtenir un prompt règlement des droits de l'assuré, ce serait aller à l'encontre du but de la loi que d'obliger le créancier assuré à discuter préalablement son débiteur.

845. — Les mêmes règles régissent le délaissement du navire et celui du chargement, mais le navire peut se trouver dans un cas de délaissement sans que le chargement le soit, et réciproquement. La perte ou détérioration subie par le navire peut s'élever aux trois quarts sans que la perte du chargement atteigne cette proportion; elle peut être atteinte pour les marchandises de certains chargeurs sans l'être pour celles de tous; l'appréciation de ce cas de délaissement se fait divisément pour chacun des intérêts assurés. Le navire n'est pas plus indivisible que le chargement; si le propriétaire a assuré séparément les agrès et apparaux, la perte des trois quarts doit être appréciée séparément au point de vue de chacun des objets de l'assurance (Valroger, n° 1718; E. Cauvet, II, n° 139). Les machines des steamers sont souvent assurées séparément; il advient, en pareil cas, que la convention accorde à l'assuré le droit de délaisser les machines en cas de délaissement de la coque; à défaut d'une telle clause le délaissement de la coque ou des machines s'opère isolément.

La prise peut ne porter que sur le navire ou sur le chargement, même sur une partie du chargement (Valroger, n° 1722; Desjardins, n° 1528; E. Cauvet, II, n° 269). Il en est encore ainsi de l'arrêt (Valroger, n° 1726; E. Cauvet, II, n° 288; Desjardins, nos 1546 *quater*, 1549); mais l'arrêt, bien qu'il n'ait en vue que le navire, n'en produit pas moins ses conséquences sur le chargement, puisque le contrat d'affrètement subsiste malgré l'arrêt (art. 84); l'arrêt du navire a pour effet d'autoriser le délaissement de la cargaison lorsqu'il se prolonge pendant les délais légaux (Lemonnier, n° 278; Vincens, III, p. 272; Haghe et Cruysmans, n° 243). L'innavigabilité du navire n'est pas une cause de délaissement des marchandises: il faut, de plus, que le capitaine n'ait pu les réexpédier dans des délais déterminés (art. 94, 97, 227).

C'est à propos du naufrage et de l'échouement avec bris qu'un dissentiment s'élève. Valin (art. 46, tit. VI) enseigne que le naufrage du navire ne peut être une cause de délaissement de la cargaison sauvée; l'opinion contraire est professée par Emérigon (Ch. XVII,

Sect. II, 555). La Cour de cassation de France (29 décembre 1840; J. P. 41. 204; — 30 décembre 1850; D. 51. I. 33 — 7 janvier 1857; D. 58. I. 115 — 20 janvier 1869; D. 69. I. 361) s'est rangée du côté d'Emérigon; la doctrine s'est divisée: MM. Bédarride (n° 1411), E. Cauvet (II, n° 157), Weil (n° 217) suivent la jurisprudence, MM. Laurin (IV, p. 105), Boistel (n° 1401), Lyon-Caen et Renault (n° 2163), Desjardins (nos 1538*bis*, 1541*bis*) se révoltent au nom du bon sens et de l'équité.

Les assureurs n'ont pas attendu que la paix se fît entre jurisconsultes pour aviser au moyen de parer au mal. L'article 4 de la police d'Anvers porte : « Par dérogation aux dispositions du Code de commerce, le délaissement des marchandises, en cas de naufrage, d'échouement avec bris ou d'innavigabilité par fortune de mer, ne peut être fait qu'autant que la perte s'élève aux trois quarts de la valeur. »

Le projet français de 1867 va plus loin; son article 388 porte : « En cas de naufrage, le délaissement ne peut être fait, à moins qu'il n'y ait détérioration des trois quarts, si le navire assuré est remis à flot dans le délai d'un mois à dater de l'événement, ou si les marchandises sont sauvées et rechargées dans le même délai, pour être conduites au lieu de leur destination. »

846. — Le délaissement du navire n'influe pas nécessairement sur le délaissement du fret. L'arrêt n'occasionne qu'une avarie à charge de l'assureur du fret. Le fret ne peut ni faire naufrage, ni échouer, ni être pris. N'étant pas à bord, le fret ne peut être atteint directement par ces sinistres; il peut l'être indirectement, puisque les marchandises perdues par suite de ces événements ne doivent point de fret (art. 97), mais, dans ce cas, il y a lieu à délaissement du fret pour perte des trois quarts au moins, non pour naufrage, prise ou échouement.

L'innavigabilité du navire n'influe pas autrement sur le fret; le navire peut être déclaré innavigable au port de destination sans qu'aucune partie du fret soit perdue.

En réalité, le seul cas de délaissement qui s'applique au fret est la perte des trois quarts; cette perte peut résulter du naufrage, de la prise, de l'innavigabilité ou de la combinaison de plusieurs de ces causes.

ART. 201.

Tous autres dommages sont réputés avaries, et se règlent entre les assureurs, à raison de leurs intérêts.

Code de 1807. Art. 371. — (Même texte que l'article 201 ci-dessus.)

Ordonnance de 1681. Liv. III. Tit. VI. Art. 46. — Et tous autres dommages ne seront réputés qu'avarie, qui sera réglée entre les assureurs et les assurés à proportion de leurs intérêts.

SOMMAIRE.

847. — L'action d'avarie, nous l'avons indiqué déjà (V. n° 828) est l'action de droit commun en matière d'assurances, la véritable action en indemnité, la seule que possède l'assuré dans les assurances non maritimes, la seule qui ne se prescrive que par trois ans (Art. 32. L. 1874).

Les avaries se règlent d'ordinaire, entre assureurs et assurés, sans intervention de justice ; ce qui se produit alors n'est pas une action d'avarie, mais un règlement d'avarie, œuvre d'experts qualifiés dispacheurs (V. n° 482). Lorsque le règlement dressé par les dispacheurs donne lieu à des contestations, l'assuré s'adresse à la justice au moyen de l'action d'avarie; les tribunaux entérinent ou révisent le règlement.

Nous nous sommes occupés déjà des dispaches à propos des avaries communes; il n'y a pas d'autre règlement lorsqu'aucun des éléments de l'aventure n'est assuré. Quand il en est autrement, il y en a deux : le règlement des avaries communes et celui des avaries particulières. Parfois on les réunit en un même document; ils n'en restent pas moins des règlements séparés. Le compte de ce que doit l'assureur pour sa quote-part des avaries communes et du chef des avaries particulières se nomme, à Anvers, compte de remboursement.

Nous allons déterminer les règles à suivre par les dispacheurs dans les règlements d'avaries; nous déterminerons par là même celles que les tribunaux doivent faire respecter lorsque ces règlements leur sont soumis en suite d'une action d'avarie.

848. — Occupons-nous d'abord des avaries particulières et, en première ligne, des avaries matérielles.

L'avarie matérielle des marchandises consiste tantôt en une perte, tantôt en une détérioration. La perte est aisée à régler lorsque les marchandises assurées sont de mêmes nature et valeur et qu'elles sont assurées pour leur pleine valeur, rendues à destination: l'assureur paie une quotité de la somme assurée, proportionnée à la quotité de la perte. Quand il n'y a que perte et que la somme assurée se rapporte à des marchandises de natures ou de valeurs différentes, le règlement n'est guère plus difficile: une expertise détermine la valeur qu'auraient eue à destination les marchandises perdues; l'assureur paie la valeur intégrale de ces marchandises. L'assurance conclue pour une somme supérieure à la valeur des marchandises arrivant intactes à destination est ramenée à cette valeur, à moins que l'assuré n'ait usé du droit que l'article 190 lui accorde; nous indiquerons plus loin les conséquences de cette dérogation aux principes de l'assurance.

La détérioration est d'un règlement plus compliqué. Sous l'empire du Code de 1807, législation qui n'admet d'autre assurance que celle de la valeur au départ, deux systèmes se sont produits: l'un est connu sous le nom de règlement par différence, l'autre se nomme règlement par quotité.

Le règlement par différence se borne à déterminer la différence entre la valeur que conservent à l'arrivée les marchandises avariées et la valeur qu'elles auraient eue si elles étaient arrivées saines à destination. Cette différence constitue l'avarie.

Le règlement par quotité commence par déterminer ces deux mêmes valeurs, mais uniquement pour établir la proportion qui existe entre elles; il applique ensuite cette proportion à la valeur de la marchandise au départ et fixe ainsi le montant de l'avarie.

M. E. Cauvet (II, n° 298) explique par un exemple la raison pour laquelle, sous le Code, la doctrine et la jurisprudence ont écarté le règlement par différence. Il suppose une marchandise valant 90.000 fr. au départ; elle eût valu 120.000 fr. à l'arrivée

si elle fût parvenue saine au port de destination; elle n'y vaut, à raison de ses avaries, que 90.000 fr.; l'avarie équilibre la plus value résultant du voyage.

Reproduisons le tableau dressé par M. Cauvet :

	VALEUR A L'ÉTAT SAIN	VALEUR A L'ÉTAT D'AVARIE	PERTE 25 POUR CENT
1. Valeur au lieu de départ	90.000 fr.	67.500 fr.	22.500 fr.
2. Fret	10.000	7.500	2.500
3. Droits de douane . . .	4.000	3.000	1.000
4. Frais de débarquement .	1.000	750	250
5. Bénéfice	15.000	11.250	3.750
Valeur au port d'arrivée.	120.000 fr.	90.000 fr.	30.000 fr.

L'assurance ne porte que sur les 90.000 fr., valeur au lieu du départ; la perte de 30,000 fr. est subie par une valeur totale de 120,000 fr., dont l'assurance ne couvre que les trois quarts; l'indemnité ne sera que des trois quarts de la perte, 22.500 fr. quotité correspondant à la valeur assurée.

L'assurance porte sur les trois quarts de la valeur qu'aurait eue la marchandise saine à l'arrivée, l'indemnité est des trois quarts de la perte, en d'autres termes, des trois quarts de la différence entre la valeur saine et la valeur avariée au port de reste.

Le règlement par différence eût porté l'indemnité à 30.000 fr., différence de 120.000 fr., valeur de la marchandise saine à l'arrivée, et 90.000 fr., valeur au départ; le règlement par quotité réduit l'indemnité à 22.500.

La discussion étant vidée entre le règlement par différence et le règlement par quotité, un nouveau débat s'est élevé entre les interprètes du Code au sujet de la base du règlement par quotité.

La valeur brute de la marchandise au port d'arrivée se compose de divers éléments: la valeur au départ doit, normalement, s'être augmentée du fret, des frais de débarquement et de mise en magasin, des droits de douane. On donne le nom de valeur *nette* à ce qui reste de la valeur brute, tous ces frais déduits. Le règlement par quotité doit-il s'opérer au *brut* ou au *net?* On comprend la différence qui se produit selon qu'on emploie l'une ou l'autre de ces bases: les frais de débarquement et les droits de douane, lorsqu'ils sont *spécifiques,* c'est-à-dire indépendants de la valeur,

sont aussi élevés pour la marchandise avariée que pour la marchandise saine ; la perte résultant de la détérioration se chiffre, dans le calcul au brut et dans le calcul au net, par une somme égale, mais cette somme, répartie sur des totaux différents, donne des quotités différentes. Le règlement au net, c'est-à-dire sur le moindre total, augmente la proportion d'avarie et, par conséquent, l'indemnité ; le règlement au brut, c'est-à-dire sur un total supérieur, réduit l'une et l'autre.

Reprenons l'exemple de M. Cauvet : l'ensemble des frais postérieurs au départ (fret, droits de douane, frais de débarquement) s'élève à 15.000 fr. En déduisant ces frais, les valeurs nettes sont ramenées aux chiffres suivants : 105.000 fr. à l'état sain, 75.000 fr. à l'état d'avarie. L'écart entre la valeur de la marchandise saine et celle de la marchandise avariée reste de 30.000 fr., mais l'avarie représente $\frac{30}{105}$ de la valeur au lieu de $\frac{25}{100}$.

On saisit de suite où est l'erreur et ce qui la cause : le règlement au net, en faisant porter la perte entière sur la valeur nette, sans rien imputer sur les frais, impose le payement intégral de ces frais à l'assureur de la marchandise.

Le règlement au net déduit aussi des valeurs brutes, à l'état sain et à l'état d'avarie, l'entièreté du bénéfice espéré, soit une nouvelle somme de 15.000 fr. ; les valeurs nettes respectives se réduisent à 90.000 et 60.000 fr. ; l'écart reste toujours de 30.000 fr., mais cette avarie représente un tiers du total. L'assureur des marchandises, au lieu de payer un quart de la valeur au départ, 22.500 fr., finit par en payer un tiers, soit 30.000 fr. (Fremery, p. 320 ; Pardessus, n°s 845, 859 ; Boistel, n° 1386 ; Cresp et Laurin, IV, p. 216 ; Droz, n° 641 ; Weil, n° 350 ; Valroger, n° 1761 ; J. V. Cauvet, II, n° 455 ; E. Cauvet, II, n° 300 ; Desjardins, n° 1610 ; Cas. f., 4 février 1869 ; D. 69. 1. 327). En éliminant successivement les frais postérieurs au départ et le bénéfice net, le règlement au net a éliminé le bénéfice brut de l'opération, bénéfice qui se constitue, en effet, de ces deux éléments.

L'exemple de M. Cauvet a cela de bizarre que, opérant par quotité sur le net, il arrive au même résultat qu'en opérant par différence sur le brut. Il en doit être ainsi lorsque la valeur brute à l'arrivée est égale à la valeur nette au départ ; il en serait autrement si ces valeurs étaient inégales.

Quels changements la loi du 21 août 1879 a-t-elle apportés à ces pratiques? Rien dans les travaux préparatoires ne l'indique. Tâchons d'y suppléer.

M. Desjardins (n° 1608), après avoir décrit les deux procédés, ajoute : « Le règlement par différence implique l'assurance du profit espéré, puisqu'il met l'assuré dans la même situation que si la marchandise était heureusement arrivée à destination. C'est pourquoi les jurisconsultes le proscrivaient avant la loi du 12 août 1885. Aujourd'hui, pour discerner s'il faut régler par différence ou par quotité, le juge doit démêler d'abord l'intention des parties. Le règlement par différence est non seulement licite, mais encore nécessaire toutes les fois que la police aura garanti, soit explicitement, soit implicitement, le profit espéré. »

M. Desjardins est dans le vrai quand il dit que la valeur assurée, profit espéré compris, devrait représenter l'exacte valeur de la marchandise à l'arrivée; il devrait toujours en être ainsi puisque l'assurance du profit espéré a été admise afin que l'assurance eût désormais pour effet de placer l'assuré dans la situation où l'eût mis le succès de son entreprise (V. n° 802); mais l'article 190 de la loi maritime belge ne permet pas toujours de ramener la valeur assurée à la valeur à l'arrivée, lorsqu'elle s'en écarte. Chacun a le droit d'assurer la valeur au départ augmentée, à titre de profit espéré, de la somme qu'il lui convient d'y ajouter. Il en résulte qu'on ne peut, dans les cas où la valeur ainsi assurée et la valeur à l'arrivée diffèrent, se borner à procéder par différence; il faut commencer par là, rechercher d'abord la différence entre la valeur que les marchandises avariées conservent à l'arrivée et la valeur qu'elles auraient eue si elles étaient arrivées saines à destination, déterminer la proportion entre ces valeurs, puis appliquer cette proportion à la valeur assurée. L'on continue donc, après comme avant la loi de 1879, à pratiquer le règlement par quotité, règlement qui se confond avec le règlement par différence quand la valeur assurée est la valeur à l'arrivée.

L'assureur, nous croyons l'avoir démontré (V. n° 812), peut contester la valeur de la marchandise assurée, conjointement avec son profit espéré, pour une somme globale. Dans ces cas, et ils sont devenus nombreux, l'estimation globale doit être ramenée à la valeur de la marchandise à l'arrivée et, par suite, le règlement des avaries doit s'opérer par différence.

La valeur des marchandises avariées peut être déterminée soit par une vente, soit par une expertise. Le procédé le plus sûr est la vente publique (E. Cauvet, II, n° 313); le code allemand (art. 879) n'en admet pas d'autre; sous l'empire de la loi maritime belge l'assuré peut s'opposer à la vente de son bien et en faire fixer la valeur par une expertise; l'usage d'Anvers accorde à l'assureur comme à l'assuré le droit d'exiger la vente de la marchandise à l'effet d'établir le montant de l'avarie.

Lorsque l'expertise est suivie d'une vente, à quoi s'en tenir? La Cour d'Aix a décidé, le 16 février 1870 (J. M. 70. 1. 170), que l'expertise précédant la vente forme définitivement entre l'assureur et l'assuré la base du règlement. A défaut de texte de loi, les juges apprécient l'intention des parties et, dans le doute, l'équité (Valroger, n° 1764; Desjardins, n° 1609). La vente ne doit porter que sur la partie avariée (E. Cauvet, II, n° 314), à moins que les marchandises ne soient pas commercialement séparables (Desjardins, *ibid.)*.

Que l'on opère par différence ou par quotité, que la marchandise avariée soit vendue à destination ou dans un port intermédiaire, ou ne le soit pas, c'est toujours sa valeur saine à destination qui est l'une des données de l'opération unique si l'on règle par différence, de la première des deux opérations si l'on règle par quotité (J. V. Cauvet, II, n° 463; E. Cauvet, II, n° 310; Delaborde, n° 225; Desjardins, n° 1610). La valeur saine dans le port de relâche ne représente ni la valeur originaire, ni la valeur espérée de la marchandise, c'est une donnée de hasard qui sort des prévisions des parties. Il faut donc l'écarter; mais ce n'est pas une raison pour écarter toujours, comme autre donnée, la valeur au port de relâche de la marchandise avariée. Conduite au port de destination, elle doit être évaluée dans ce port; vendue au port de relâche, il faut s'en tenir à son net produit. Il n'est plus possible, en ce cas, de l'expertiser à destination.

849. — Nous avons indiqué (V. n° 809) les bases d'après lesquelles il faut apprécier si la détérioration d'un navire s'élève aux trois quarts de sa valeur. Des deux termes de comparaison, le premier — la valeur à l'état sain — n'a d'intérêt, dans un règlement d'avaries, que pour déterminer si l'assuré est resté pour partie son propre assureur; le second — la détérioration — a pour

mesure, dans l'opinion la plus commune, le coût des réparations.

Le calcul des avaries matérielles du navire diffère cependant du calcul des trois quarts en ce que, dans un règlement d'avaries, l'on ne se borne pas à déduire du coût brut des réparations le produit des vieilles pièces; on opère, de plus, une réduction pour *différence du vieux au neuf*, réduction destinée à tenir compte de la plus-value que donne au navire la substitution de pièces neuves à des pièces vieillies. Fixer l'indemnité sans opérer cette réduction serait enrichir l'assuré aux dépens de l'assureur (E. Cauvet, II, nº 329; Desjardins, nº 1601).

Les appréciations diffèrent au sujet du montant de la réduction et du point de savoir s'il faut l'opérer sur le coût intégral des remplacements ou sur ce coût diminué du produit des vieilles pièces. L'article 7 de la police d'Anvers fixe la réduction à un tiers du coût justifié au lieu de réparation; cette réduction s'applique tant au prix des fournitures qu'à celui de la main d'œuvre; elle n'est que de 15 p. c. sur le prix des chaînes-câbles en fer et aucune réduction n'est faite sur le coût des ancres. L'usage a, pour les navires en fer, substitué une réduction, graduée d'après l'âge du navire, à la réduction fixe d'un tiers.

Le produit des débris est, en Angleterre, intégralement déduit des deux tiers qui restent à la charge des assureurs (Arnould, p. 905); la Cour de cassation de France (15 mai 1876; S. 76, 1, 441) a admis, au contraire, que le produit des débris est prélevé sur la masse dont le montant, ainsi réduit, se divise ensuite dans les proportions de deux et d'un tiers.

Parfois les réparations se font en deux étapes: des réparations provisoires au port de relâche, des réparations définitives au port de destination ou en un autre port mieux outillé que le port de relâche. Le coût de ces réparations successives s'additionne, mais la réduction pour différence du vieux au neuf ne s'applique pas aux réparations provisoires (Valroger, nº 1771).

850. — Les avaries matérielles du fret, assuré pour compte du fréteur, sont, pour la plupart, indiquées dans la loi maritime : c'est d'abord la perte de fret résultant de ce que la marchandise, après déclaration d'innavigabilité du navire, n'arrive pas à destination (art. 97, § 3); c'est ensuite la réduction de fret causée par le transbor-

dement nécessaire de la marchandise (art. 97, § 4); c'est enfin la perte provenant de l'abandon des futailles pour le fret (art. 77, § 2).

Faut-il y assimiler le cas où le destinataire refuse de recevoir les marchandises diminuées de prix ou détériorées par vice propre ou par cas fortuit au point de ne pas valoir le fret (art. 77, § 1)? Non, le refus du destinataire n'est pas un des risques dont l'assureur est responsable; le fréteur conserve son recours contre le chargeur, le fret n'est pas perdu.

Si le capitaine perd une partie de son fret pour n'avoir pas su conserver le privilège de l'article 80, s'il laisse la marchandise passer en mains tierces et se trouve en présence d'un destinataire insolvable, le fret est perdu par une baraterie de patron dont l'assureur répond, pourvu que l'armateur assuré y soit étranger.

M. Desjardins (n° 1604), citant Arnould, range parmi les pertes de fret dont l'assureur est tenu, d'après les principes du droit britannique, celle résultant de ce que l'on n'a embarqué qu'une partie de la cargaison en vue de laquelle le contrat d'affrètement a été formé. Cette doctrine ne peut être admise en droit belge : la responsabilité de l'assureur ne commence qu'au moment où les marchandises sont chargées dans le navire ou dans les gabares destinées à les y transporter (art. 172); l'assureur du fret n'en est responsable que dans les cas où l'assureur des facultés est responsable des marchandises qui doivent ce fret. Il n'y a pas de fret, mais une espérance de fret pour les marchandises non chargées.

L'article 192 détermine comment se règlent les avaries matérielles du fret assuré pour compte de l'affréteur.

851. — Nous arrivons à la seconde catégorie d'avaries particulières, les avaries frais. Elles comprennent toutes dépenses de sauvetage, de relâche, de levée d'argent, de justice ou d'expertise, faites dans l'intérêt particulier du navire, du fret ou de la cargaison. Les loyers et nourritures de l'équipage pendant la relâche sont, comme des autres frais de relâche (V. nos 362 et 426), des avaries, puisque ce sont des dépenses extraordinaires, mais il importe de déterminer l'assureur auquel la réparation de ces avaries incombe. L'article 7 de la police d'Anvers, relatif aux assurances sur corps, quille, agrès et apparaux, porte : « Ne sont jamais admis en

avarie, les loyers, ni la nourriture du capitaine et de l'équipage. „ Il en est de même en Angleterre et aux États-Unis (Philips, II, p. 196). Les loyers et la nourriture de l'équipage sont des charges du fret; l'excédent de loyers et de nourriture, résultant de la relâche, est une avarie frais qui concerne l'assureur du fret.

Le règlement par quotité n'est pas applicable aux avaries frais (E. Cauvet, II, nº 322; Desjardins, nº 1603); les frais faits pour la conservation de la chose le sont dans l'intérêt de l'assureur, il ne serait pas juste d'en laisser une quotité à la charge de l'assuré.

852. — Chacun des éléments de l'aventure contribue aux avaries communes proportionnellement à sa valeur au lieu du déchargement (art. 107, 110). L'assureur doit indemniser l'assuré de sa contribution. Cette obligation ne laisse pas que d'embarrasser ceux qui préconisent les valeurs au départ comme base du règlement des avaries entre assureur et assuré. Que faire de la différence qui se produit entre les résultats de ces deux règlements? MM. Pardessus (nº 858), Lemonnier (nº 308), E. Cauvet (II, nº 344) de Courcy (Comm. des polices, p. 269) et de Valroger (nº 1735) admettent que l'assureur ne doit contribuer aux avaries communes que pour la valeur au départ; ils laissent à la charge de l'assuré le surplus de la contribution. “ Si par l'effet de la hausse, écrit M. de Courcy, la marchandise assurée pour 20.000 fr. en vaut, fret déduit, 30.000 à destination et contribue sur une valeur de 30.000 aux avaries communes, le sacrifice qui a sauvé 20.000 fr. à l'assureur a sauvé à l'assuré un bénéfice de 10.000 fr.; il est parfaitement juste que chacun contribue à proportion. „ M. Desjardins (nº 1617) ajoute: “ Ce serait à l'assureur du bénéfice, s'il y en avait un, de rembourser la contribution au bénéfice. „

Nous trouvons ici la confirmation de ce que nous avons écrit (V. nº 838) à propos du règlement des avaries particulières : la valeur assurable est, en principe, la valeur à destination; ne pas l'assurer en entier c'est conserver un découvert, c'est rester son propre assureur pour le bénéfice de l'opération.

Si la marchandise saine valait moins à destination qu'au port de départ la solution ne changerait pas pour cela ; aucun bénéfice n'aurait à contribuer aux avaries communes et la chose dépréciée n'y contribuerait que pour sa valeur ; l'assuré ne peut réclamer de l'assureur, comme contribution aux avaries communes,

plus que la contribution effective de la chose assurée (Fremery, p. 318; Haghe et Cruysmans, n° 278; E. Cauvet, n° 348; Lyon-Caen et Renault, n° 2228; Desjardins, *ibid.*).

Les avaries communes sont des avaries frais ; elles doivent donc retomber entièrement sur les assureurs lorsqu'aucune franchise n'est stipulée.

S'il y a eu, en cours de voyage, un premier règlement d'avaries régulièrement établi (V. n° 484), l'assureur n'est plus engagé que pour le surplus de la somme assurée (Cas. f. 10 août 1871; S. 71. 1. 113. — E. Cauvet, II, n° 347).

L'assuré, dont la chose a été sacrifiée pour le salut commun, n'a pas à attendre que le règlement des avaries communes le rembourse ; il peut s'adresser directement à l'assureur afin d'être indemnisé (C. Bruxelles, 8 juillet 1861 ; J. A. 61. 1. 236. — Sent. arb. 17 mai 1869; J. A. 69. 1. 138. — Laurin, IV, p. 204 ; E. Cauvet, II, n° 345; Lyon Caen et Renault n° 2227 ; Desjardins, n° 1616) ; l'assureur, subrogé dans les droits de l'assuré, touche les contributions qui lui sont dues. Le Code allemand (art. 842) ne permet à l'assuré de s'adresser à l'assureur que s'il n'a pu se faire rembourser autrement.

853. — Les frais de dispache sont à la charge des assureurs; ils sont un accessoire des avaries (Pardessus, n° 860; Desjardins, n° 1619); nous avons constaté déjà une application analogue de la règle *accessorium sequitur principale,* à propos des frais du règlement des avaries communes (V. n° 418).

ART. 200.

Il ne peut être fait avant le voyage commencé.

ART. 202.

Le délaissement des choses assurées ne peut être partiel ni conditionnel. — Il ne s'étend qu'aux choses qui sont l'objet de l'assurance et du risque.

Code de 1807. Art, 370. — (Même texte que l'article 200 ci-dessus.) — Art. 372. — Le délaissement des objets assurés ne peut être partiel ni conditionnel. — Il ne s'étend qu'aux effets qui sont l'objet de l'assurance et du risque.

Ordonnance de 1681. Liv. III. Tit. VI. Art. 52. — Si le vaisseau était arrêté en vertu de nos ordres, dans un des ports de notre royaume, avant le voyage commencé, les assurés ne pourront, à cause de l'arrêt, faire l'abandon de leurs effets aux assureurs. — Art. 47. On ne pourra faire délaissement d'une partie et retenir l'autre, ni aucune demande d'avarie, si elle n'excède un pour cent.

SOMMAIRE.

854° — Le délaissement ne peut précéder le voyage.
855° — Il ne peut être conditionnel.
856° — Il ne peut être partiel.
857° — Il est circonscrit dans les limites de l'assurance (V. n° 686).
858° — Les mêmes règles régissent l'acceptation du délaissement.

854. — Nous avons indiqué déjà (V. n° 836), à propos de l'arrêt, le principe inscrit dans l'article 200 : le délaissement ne peut être fait avant le voyage commencé.

Que faut-il entendre par un voyage commencé? S'agit-il du commencement des risques maritimes (art. 172), commencement légal du voyage au point de vue des rapports ordinaires entre assureurs et assurés? ou bien faut-il s'en tenir au commencement matériel du voyage, au moment du départ effectif?

Les mots « avant le voyage commencé » ont été empruntés à l'Ordonnance par le Code de 1807 et la loi de 1879; il semble donc que leur sens n'ait pas changé et qu'il faille dire encore aujourd'hui, comme le faisaient, sans contradiction, Pothier (Assur., n° 59) et Emérigon (Ch. XII, Sect. 30, § 6) : « ces mots *avant le voyage commencé* signifient avant que le risque ait pris son cours. »

Cependant, déjà sous le Code, Locré (T. IV. p. 228, art. 370) prétendait que le délaissement n'est permis qu'après le départ. La plupart des commentateurs du Code (Bédarride, n° 1430; Boistel, n° 1399; Valroger, n° 1756; Desjardins, n° 1584; E. Cauvet, II, n° 376; Weil, n° 232) basent l'opinion contraire sur ce que rien, dans les travaux préparatoires du Code, ne justifie que l'on ait, en 1807, répudié la tradition. Ils reconnaissent, d'ailleurs, que l'article 370 du Code, ainsi entendu, est absolument inutile puisque, avant le commencement des risques, l'assuré n'a ni droit, ni action contre l'assureur.

L'inutilité de cette disposition a déterminé les auteurs du projet français de 1867 à la supprimer. Elle a été maintenue en Belgique, mais, ainsi que l'observe M. Desjardins *(ibid.)*, sa portée a été modifiée. Le législateur belge a rendu aux mots " avant le voyage commencé " leur sens naturel; les procès-verbaux de la Commission extra-parlementaire nous révèlent les motifs pour lesquels le délaissement n'est pas admis lorsque le sinistre se produit pendant la période qui sépare le commencement des risques du commencement du voyage :

Un membre propose la suppression de l'art. 370. Il est certain que les risques peuvent courir avant que le voyage ait commencé; il semble donc peu rationnel de n'accorder à l'assuré la faculté du délaissement qu'après le commencement du voyage.

Mais on répond que, lorsqu'un sinistre se produit avant que le voyage soit commencé, les parties étant présentes sur les lieux peuvent aisément faire procéder aux constatations nécessaires aux fins de régler leurs droits respectifs. Les motifs qui ont fait accorder à l'assuré la faculté du délaissement n'existent pas dans ce cas. Il y a donc lieu de maintenir la disposition de l'art. 370 (N. B., n° 763).

Le même sentiment se reflète dans le Rapport de la Commission de la Chambre (N. B. n° 943).

Le délaissement ne peut donc être fait qu'après le départ du navire. La loi de 1879 est revenue, sous ce rapport, à l'ancienne coutume d'Anvers dont l'article 229 porte : " Aussi longtemps que les marchandises sont dans le port ou au lieu du chargement, l'assuré ne peut en faire le délaissement " (De Longé, IV, p. 297).

855. — Le délaissement doit être pur et simple (Valin, sur l'art. 60, Tit. VI. Liv. III). En accordant à l'assuré maritime le privilège du

délaissement, la loi subordonne ce droit exorbitant à deux conditions : le délaissement doit être définitif, il doit porter sur tous les objets compris dans l'assurance.

Le délaissement est translatif de propriété (art. 216) : la loi ne veut pas de propriétés incertaines (Desjardins, n° 1523). Elle accorde à l'assuré une option afin qu'il choisisse, dans des délais déterminés, entre deux alternatives; ce serait l'autoriser à dépasser ces délais que de lui permettre de subordonner son choix à des conditions auxquelles il serait maître de renoncer.

Le délaissement conditionnel est sans valeur (Valroger, n° 1780; E. Cauvet, II, n° 396); l'article 900 du Code civil, qui répute non écrites les conditions contraires à la loi, n'est pas applicable ici.

856. — Le délaissement ne peut être partiel. Ce serait faire la part trop belle à l'assuré que de lui permettre de faire un triage parmi les choses assurées, de délaisser les unes et de conserver les autres; aussi le principe de l'indivisibilité du délaissement est-il universellement admis (Arnould, p. 913).

Parfois une même police contient plusieurs assurances distinctes; le juge apprécie en fait s'il en est ainsi (Desjardins, n° 1576). En principe, on présume qu'il n'y a pas plus d'assurances que de polices (Bédarride, n° 1447), mais le contraire peut résulter de la police même, notamment lorsqu'elle stipule que chaque groupe de marchandises donnera lieu à un règlement séparé (Cas. f., 18 mars 1878; S. 79. 1. 27); la seule chose à examiner, dit avec raison M. Bédarride (n° 1446), est le caractère de l'assurance : a-t-elle été prise conjointement ou divisément?

Lorsqu'il y a plusieurs assureurs le délaissement est fait à chacun dans la proportion de son intérêt (Émérigon, Ch. XVII, Sect. 8 et 13; Valroger, n° 1356, 1783); mais, en général, l'assuré peut faire le délaissement à l'un sans le faire aux autres ; l'indivisibilité du délaissement ne doit être admise pour les assureurs multiples de mêmes effets que lorsque ces assureurs se sont obligés solidairement (Boistel, n° 1419 ; Droz, n° 590 ; Desjardins n° 1576). En effet, quand il en est autrement chacun d'eux a des intérêts séparés et ne peut se prévaloir, pour refuser le délaissement qui lui est fait, de ce que le délaissement d'une autre fraction des objets assurés n'est pas faite à un autre assureur. Le premier assureur n'a aucun intérêt à avoir un autre assureur pour

copropriétaire des objets délaissés plutôt que l'assuré lui-même. Il y a délaissement total de la fraction assurée au premier assureur. Quand l'assuré est resté pour partie son propre assureur, le délaissement ne s'effectue que pour le surplus (Bédarride, n° 1450; Pardessus, n° 851; Lyon-Caen et Renault, n° 2195. — C. Naples, 21 mars 1887; R. D. M. II. 742). Enfin l'un des assureurs peut accepter le délaissement tandis que l'autre le refuse; leurs intérêts se débattent séparément parce qu'ils sont indépendants les uns des autres.

Un commissionnaire à la vente fait, contre remise des polices et des connaissements, l'avance d'une partie de la valeur des marchandises qui lui sont envoyées en consignation; le navire périt; le commissionnaire ne peut faire valider le délaissement des marchandises jusqu'à concurrence de ses avances. Il faut que l'expéditeur se joigne à lui pour faire un délaissement complet; on ne peut scinder l'assurance en deux parts, l'une s'appliquant au consignataire pour ses avances, l'autre à l'expéditeur pour le surplus de la valeur de la chose assurée (C. Rouen, 19 mars 1878; J. P. 80. 1247 — C. Bruxelles, 30 juillet 1887; J. A. 87. 1. 369).

857. — Le délaissement ne s'étend, on le conçoit, qu'aux choses qui font l'objet « de l'assurance »; le second paragraphe de l'article 202 ne se contente pas d'énoncer cette vérité élémentaire, il ajoute les mots « et du risque ». Qu'est-ce à dire? Les choses comprises dans l'assurance ne sont pas nécessairement mises toutes en risques; l'assurance est ristournée pour celles qui ne le sont pas (art. 10 et 28 L. 1874; art. 177 L. 1879); elles sont éliminées du contrat d'assurance et, par conséquent, ne doivent pas être comprises dans le délaissement. De même, si les risques ont cessé pour certains objets compris dans l'assurance, par leur débarquement en des ports d'échelle, le délaissement ne doit pas les comprendre. On ne délaisse que les objets en risque au moment du sinistre qui provoque le délaissement (Bédarride, n° 1452; Valroger, n° 1785; Desjardins, n° 1576).

Faut-il, à l'effet de rechercher si l'assuré est resté son propre assureur, répartir proportionnellement la somme assurée sur la valeur des marchandises déchargées aux ports d'échelle et sur celle des marchandises restées à bord, ou bien faut-il l'appliquer d'abord, à due concurrence, à ces dernières marchandises?

MM. Boistel (n° 1419) et Droz, (n° 590) préconisent la répartition proportionnelle; MM. Pardessus (n° 851), Alauzet (n° 2238), de Valroger (n° 1783), Desjardins (n° 1576), Lyon-Caen et Renault (n° 2195) soutiennent l'opinion contraire, enseignée déjà par Emérigon (Ch. XVII, Sect. VIII). L'intention des parties guidera le juge dans l'interprétation du contrat; les tribunaux seront portés à restreindre le plus possible la fiction qui répute l'assuré son propre assureur.

Le délaissement ne comprend que les objets assurés, mais il faut appliquer ici la règle : l'accessoire suit le principal. Ainsi la contribution due à l'objet assuré est délaissée en même temps que cet objet (Lyon-Caen et Renault n° 2195; Desjardins, n° 1571). Le fret n'est plus considéré, en matière d'assurances, comme un accessoire du navire; il en est ainsi *à fortiori* de l'indemnité de sauvetage (Desjardins, n° 1578).

858. — L'acceptation du délaissement est régie par les mêmes règles que le délaissement lui-même: elle ne peut être ni conditionnelle (Valroger, n° 1780; Desjardins, n° 1523), ni partielle.

Est-il nécessaire d'ajouter qu'elle ne peut s'étendre à des choses qui ne formaient pas l'objet de l'assurance ou du risque? L'assuré n'a pas à les offrir, l'assureur n'a donc pas à les accepter.

ART. 203.

Le délaissement doit être fait aux assureurs, dans le terme de six mois, à partir du jour de la réception de la nouvelle de la perte arrivée aux ports ou côtes d'Europe, ou sur celles d'Asie et d'Afrique dans la Méditerranée; — Dans le délai d'un an, après la réception de la nouvelle de la perte arrivée en Afrique en deçà du cap de Bonne-Espérance ou en Amérique en deçà du cap Horn. — Dans le délai de dix-huit mois, après la nouvelle des pertes arrivées dans les autres parties du monde; — Et, ces délais passés, les assurés ne seront plus recevables à faire

le délaissement. — En cas de prise et d'arrêt de puissance, les délais prémentionnés ne courent qu'à partir de l'expiration de ceux fixés par l'article 220.

ART. 204.

Sans attendre l'expiration des délais ci-dessus, l'assureur peut sommer l'assuré de faire le délaissement. Si l'assuré ne le fait pas dans le délai d'un mois, il n'est plus recevable à le faire.

ART. 205.

Dans le cas de réassurance, les réassurés doivent dénoncer le délaissement au réassureur dans le délai fixé par l'article 57 de la loi du 20 mai 1872, relative à la lettre de change. — Ce délai commence à courir du jour de la notification du délaissement fait par les assurés primitifs.

Code de 1807. — Art. 373. — Le délaissement doit être fait aux assureurs dans le terme de six mois, à partir du jour de la réception de la nouvelle de la perte arrivée aux ports ou côtes de l'Europe, ou sur celles d'Asie et d'Afrique dans la Méditerranée, ou bien, en cas de prise, de la réception de celle de la conduite du navire dans l'un des ports ou lieux situés aux côtes ci-dessus mentionnées. Dans le délai d'un an après la réception de la nouvelle ou de la perte arrivée, ou de la prise conduite (1) aux colonies des Indes Occidentales, aux îles Açores, Canaries, Madère et autres îles et côtes occidentales d'Afrique et orientales d'Amérique. Dans le délai de deux ans (2) après la nouvelle des pertes arrivées ou des prises conduites dans toutes les autres parties du monde.

Et ces délais passés, les assurés ne seront plus recevables à faire le délaissement.

Ordonnance de 1681. Liv. III. Tit. VI. — Art. 48. — Les délaissements et toutes demandes en exécution de la police seront faits aux assureurs dans six semaines après la nouvelle des pertes arrivées aux côtes de la même province où l'assurance aura été faite; et pour celles qui arriveront en une autre province de notre royaume, dans trois mois; pour les côtes de Hollande, Flandres ou Angleterre, dans les quatre mois ; pour celles d'Espagne, Italie, Portugal,

(1) La loi française du 3 mai 1862 a substitué les mots " en Afrique en deçà du cap de Bonne-Espérance, ou en Amérique en deçà du cap Horn , aux mots suivants : " aux colonies des Indes Occidentales, aux îles Açores, Canaries, Madère et autres îles des côtes occidentales d'Afrique. »

(2) La même loi a réduit ce délai à dix-huit mois.

Barbarie, Moscovie ou Norvège dans un an, et pour les côtes de l'Amérique, Brésil, Guinée et autres pays plus éloignés, dans deux ans; et le temps passé, les assurés ne seront plus recevables en leur demande.

SOMMAIRE.

859° — L'action en délaissement n'est pas régie par l'article 32 de la loi du 11 juin 1874.
860° — Délais accordés pour délaisser.
861° — Réduction des délais quand l'assureur met l'assuré en demeure de délaisser.
862° — Délai de dénonciation du délaissement aux réassureurs.
863° — Autres fins de non recevoir.

859. — L'article 32 de la loi du 11 juin 1874 déclare prescrite après trois ans " toute action dérivant du contrat d'assurance "; l'article 203 de la loi maritime veut que le délaissement soit fait dans des délais plus courts. Si l'on n'avait pour se guider que ces textes on pourrait les croire conciliables et supposer que la déchéance du droit au délaissement est indépendante de la prescription de l'action en délaissement: le court délai ne s'appliquerait qu'à la signification du délaissement, le délai de trois ans régirait l'action. Le texte de l'article 211 ne permet pas d'interpréter ainsi l'article 203; il est dit dans ce dernier article que les délais établis par la loi maritime concernent " l'action en délaissement ". Nous nous trouvons donc ici en présence d'une courte prescription (Cas. f. 29 avril 1835; D. 35. 1. 226 — Valroger, n° 1789; E. Cauvet, II, n° 415; Bédarride, n° 1458; Desjardins, n° 1586).

860. — La loi en fixe la durée et le point de départ. La durée varie en raison de l'éloignement plus ou moins grand du lieu où la perte s'est produite: elle est de six mois quand ce lieu est en Europe ou sur les côtes de la Méditerranée, de douze mois lorsqu'il dépasse ces limites, tout en restant en deçà du cap de Bonne-Espérance et du cap Horn, de dix-huit mois lorsque, pour y parvenir, il faut doubler l'un de ces caps. Ces trois zones, dont les limites sont empruntées à la loi française du 3 mai 1862 (N. B. n° 759), ont été tracées avant le percement de l'isthme de Suez; il faut les interpréter d'après la situation antérieure à l'ouverture de cette voie nouvelle: la perte éprouvée à Zanzibar, à Bombay, à Java est une perte subie au delà du cap de Bonne-Espérance, bien qu'on ne double plus ce cap pour s'y rendre.

La nature de la perte influe aussi sur la durée de la prescription; l'article 220 établit des délais spéciaux en cas de prise ou d'arrêt; ou plutôt le point initial de la courte prescription applicable à l'action en délaissement n'est pas le même en cas de prise ou d'arrêt que dans les autres cas de perte légale (art. 220).

Le délai prend cours à dater du jour où la nouvelle de la perte parvient à l'assuré (Valroger, n° 1787) ; il ne part que du jour où l'assuré est certain de se trouver dans un cas de perte légale (Req. 4 mars 1845; D. 45. 1. 214). La Cour de Nîmes et la Cour de cassation de France (22 juin 1847; D. 47. 2. 218) ont jugé que le délai de délaissement pour perte ou détérioration des trois quarts ne court que du jour où l'assuré a connaissance du rapport d'experts constatant la quotité de la perte. MM. Dalloz (n° 2163), Bédarride (n° 1464), Desjardins (n° 1585), Weil (n° 240), Lyon-Caen et Renault (n° 2204) critiquent ces décisions; M. E. Cauvet (II, n° 413) les approuve; nous nous rallions à son avis. Avant que d'opter entre l'action en délaissement et l'action d'avarie, il faut que l'assuré sache que le sinistre a le caractère de sinistre majeur.

On objecte que la gradation des délais en raison des distances a précisément pour but de permettre à l'assuré qui reçoit avis du sinistre de s'assurer si ce sinistre constitue une perte; ce serait, prétend-on, faire double emploi que de les allonger encore de tout l'intervalle qui sépare la nouvelle du sinistre de l'arrivée des pièces qui permettent d'en apprécier l'étendue.

Ce débat se comprend sous l'empire du Code; il ne se conçoit pas sous l'empire de la loi de 1879 dont l'article 204 permet à l'assureur d'anticiper sur les délais de l'article 203 et de sommer l'assuré de faire le délaissement dans le mois. Un mois à partir de la nouvelle du sinistre est souvent un délai insuffisant pour permettre à l'assuré de savoir si ce sinistre constitue une perte. Au surplus, le texte de la loi donne comme point de départ des délais, non la nouvelle du sinistre, mais celle de la perte.

La notoriété publique équivaut, d'après M. Bédarride (n° 1460), à la connaissance personnelle de la perte; la notoriété ne peut, d'après M. E. Cauvet (II, n° 414), qu'amener le juge à se montrer plus sévère à l'égard de l'assuré. Nous pensons aussi que la notoriété ne constitue qu'une présomption, présomption très grave mais autour de laquelle il faudra en grouper d'autres moindres

pour former le faisceau qui vaut preuve (Desjardins, n° 1585; Valroger, n° 1787).

L'expiration des délais, sans que l'action en délaissement soit intentée, ne laisse à l'assuré d'autre ressource que l'action d'avarie (Cas. f. 15 mai 1854; S. 55. 1. 725).

861. — L'assureur qui apprend la perte peut mettre l'assuré en demeure de faire connaître, dans le mois, s'il opte pour l'action en délaissement ou pour l'action d'avarie. Il ne le peut, bien entendu, que si le délai de délaissement a commencé à courir; cette observation se rapporte aux cas de prise et d'arrêt.

L'article 204 de la loi de 1879 est emprunté au projet de la Commission française de 1865; l'Exposé des motifs des amendements de 1875 se réfère, pour le justifier, à la Note explicative de ce projet. Reproduisons le passage auquel il est fait allusion :

« La Commission a pensé qu'il devait être permis à l'assureur d'abréger ces délais en adhérant dès à présent au délaissement qui pourrait être fait, car l'assureur a un sérieux intérêt à ne pas attendre que le temps, continuant son œuvre, achève de détruire l'objet qui lui est délaissé » (p. 120).

Plus le droit de délaissement est exorbitant, plus il faut le restreindre dans d'étroites limites. La facilité des communications permet de dire qu'aujourd'hui l'assureur et l'assuré sont avertis de la perte au même moment et qu'ils le sont tous deux promptement: pourquoi rester inutilement dans l'incertitude pendant six, douze ou dix-huit mois? Un mois, à partir du moment où la perte est connue, suffit à l'assuré pour se prononcer, pourvu, bien entendu, que l'on admette, avec M. E. Cauvet, que le délai ne court qu'à dater du moment où le sinistre a révélé à l'assuré son caractère de sinistre majeur.

862. — La loi du 20 mai 1872 oblige le porteur d'une lettre de change, payable en dehors du territoire belge et protestée, à poursuivre les tireurs et endosseurs résidant en Belgique, dans le délai d'un mois si la lettre est payable en Angleterre ou dans les pays limitrophes de la Belgique, de deux mois si le lieu de payement est situé dans un des autres États de l'Europe, du littoral africain ou asiatique de la Méditerranée ou du littoral asiatique de la mer Noire, de cinq mois pour celles payables hors d'Europe en deçà des détroits de Malacca et de la Sonde et en deçà du cap Horn, de

huit mois pour les lettres payables au delà de ces détroits et au delà du cap Horn; ces délais sont doublés, pour les pays d'outre-mer, en cas de guerre maritime. L'article 205 oblige l'assureur réassuré à dénoncer le délaissement à son réassureur dans les mêmes délais.

Le Rapport de la Commission de la Chambre justifie cette disposition nouvelle :

L'assureur qui a fait réassurer la chose délaissée doit pouvoir, à son tour, effectuer un deuxième délaissement à son réassureur. Il ne peut user de cette faculté qu'après que le premier délaissement lui a été fait à lui-même, ce qui peut n'être effectué que le dernier jour du délai accordé à l'assuré. Il faut nécessairement alors accorder un nouveau délai à l'assureur réassuré. On peut prétendre qu'à partir de ce moment il jouit vis-à-vis du réassureur, pour opérer le deuxième délaissement, des mêmes délais que la loi donne pour le premier à l'assuré. Mais, en supposant même cette opinion incontestable, les auteurs du projet croient nécessaire, dans l'intérêt du commerce, tout en maintenant le droit de l'assureur réassuré à un certain délai, prenant cours à dater du premier délaissement, d'abréger le temps endéans lequel le deuxième devra être effectué.

Ils appliquent à ce cas les délais accordés au porteur d'un effet de commerce pour agir contre son cédant (N. B. n° 1232).

Le délai prend cours à dater de la notification du délaissement par l'assuré à l'assureur réassuré.

Emérigon (Ch. XIX, Sect. 16 § 5) est l'inspirateur de cette disposition nouvelle : “ La réassurance, écrit-il, est une assurance véritable, soumise par conséquent aux règles propres à ce contrat. Je crois donc qu'en général le réassuré doit intenter son action dans les temps déterminés par l'article 48; mais si l'assureur n'avait été actionné de la part de l'assuré qu'au moment où le temps fatal va finir, faudrait-il que, dans le même instant, le réassuré se pourvût contre le réassureur? Il semble qu'on devrait alors accorder un nouveau délai, tel qu'on l'accorde en matière de protêt et de garantie. „

La Cour de cassation de France a décidé (Req. 1 juin 1824; Dalloz, n° 2166) que, sous l'empire du Code, le délai qui court contre l'assuré court aussi contre le réassuré; la doctrine a suivi, non sans regretter cette sévérité (Bédarride, n° 1465; Weil, n° 241; Desjardins, n° 1585*ter*). Les parties, observent MM. Laurin (IV, p. 155), et Lyon-Caen et Renault (n° 2204), agiront prudemment en stipulant, dans la police, un certain délai en faveur du réassuré. En Belgique, la loi y a pourvu.

863. — L'assuré n'est plus recevable à faire le délaissement quand il y a renoncé expressément ou tacitement; il y renonce s'il aliène la chose assurée, s'il la transforme ou se met, de toute autre manière, dans l'impossibilité d'en transférer la propriété à l'assureur (Valroger, n° 1792). Réciproquement, l'assureur n'est pas recevable à se prévaloir de l'expiration du délai quand, expressément ou tacitement, il a renoncé à s'en prévaloir. Des pourparlers n'impliquent pas une renonciation (Desjardins, n° 1587).

La fin de non recevoir inscrite dans l'article 232 de la loi maritime s'applique à l'action en délaissement comme à l'action d'avarie.

ART. 206.

Dans le cas où le délaissement peut être fait, et dans le cas de tous autres accidents aux risques des assureurs, l'assuré est tenu de signifier à l'assureur les avis qu'il a reçus, sous peine de dommages-intérêts. La signification doit être faite dans les trois jours de la réception de l'avis.

ART. 210.

L'assuré peut, par la signification mentionnée en l'article 206, ou faire le délaissement avec sommation à l'assureur de payer la somme assurée dans le délai fixé par le contrat, ou se réserver de faire le délaissement dans les délais fixés par la loi.

Code de 1807. Art. 374. — Dans le cas où le délaissement peut être fait et dans le cas de tous autres accidents aux risques des assureurs, l'assuré est tenu de signifier à l'assureur les avis qu'il a reçus. — La signification doit être faite dans les trois jours de la réception de l'avis. — Art. 378. — (Même texte que l'article 210 ci-dessus.)

Ordonnance de 1681. Liv. III. Tit. VI. Art. 42. — Lorsque l'assuré aura eu avis de la perte du vaisseau ou des marchandises assurées, de l'arrêt de prince et d'autres accidents étant aux risques des assureurs, il sera tenu de les leur faire incontinent signifier ou à celui qui aura signé pour eux l'assurance, avec

protestation de faire son délaissement en temps et lieu. — Art. 43. — Pourra néanmoins l'assuré, au lieu de protestation, faire en même temps son délaissement, avec sommation aux assureurs de payer les sommes assurées dans le temps porté par la police.

SOMMAIRE.

864. — L'article 17 de la loi du 11 juin 1874 impose à l'assuré l'obligation d'avertir l'assureur du dommage aussitôt qu'il est arrivé, c'est-à-dire, — substituons l'esprit de la loi à sa lettre, — aussitôt qu'il est arrivé à sa connaissance. L'article 206 de la loi du 21 août 1879 précise l'obligation en matière d'assurances maritimes : l'assuré est tenu de signifier à l'assureur, dans les trois jours, les avis reçus par lui et relatifs à tous accidents aux risques des assureurs. L'obligation n'est pas spéciale aux sinistres majeurs, mais, plus le sinistre est grave, plus l'assuré manquerait à son devoir en ne communiquant pas à l'assureur les avis reçus. Qu'il s'agisse d'un cas de délaissement ou d'un cas d'avaries, d'avaries communes ou d'avaries particulières, d'avaries matérielles ou d'avaries frais, tous les accidents aux risques des assureurs doivent leur être notifiés. Il n'y a pas davantage à distinguer entre les nouvelles certaines et les nouvelles douteuses; l'assuré doit communiquer à l'assureur toutes les nouvelles qui lui parviennent (Bédarride, n° 1471; Valroger, n° 1797). Les annonces des journaux (V. n° 629) qui parviennent à la connaissance de l'assuré doivent être communiquées à l'assureur si l'assuré peut supposer que l'assureur les ignore (Valroger, n° 1798; Desjardins, n° 1468).

Les accidents qui ne sont pas aux risques de l'assureur, — les avaries simples quand l'assurance est franche d'avaries, — ne doivent pas être dénoncés; la prudence commande cependant de le faire; il est malaisé de discerner, dans les trois jours de l'avis, si la dénonciation du sinistre est obligatoire (Bédarride, n° 1468; Desjardins, *ibid.)*.

L'avis du sinistre dont l'assureur ne répond pas doit être donné, d'après M. E. Cauvet (II, n° 420), quand ce sinistre en a causé un

autre dont l'assureur répond; il est plus vrai de dire que l'avis sera donné alors comme intéressant ce second sinistre et dans les trois jours à dater du moment ou l'assuré connaitra ce dernier.

La sanction de l'article 206 de la loi de 1879 est la même que celle de l'article 17 de la loi de 1874 : elle est la même, qu'il y ait omission ou simple retard: l'assuré qui manque au devoir que l'article 206 lui impose s'oblige à réparer le dommage que son omission ou sa tardivité cause à l'assureur (Laurin, IV, p. 158; Desjardins, n° 1468). La Commission gouvernementale a mis les deux articles en harmonie sous ce rapport (N. B. n° 754); le Rapport de la Commission de la Chambre constate le lien qui unit ces deux dispositions :

Tous les avis que l'assuré peut recevoir, non seulement d'un cas qui donne ouverture au délaissement, mais de tout autre accident qui est à la charge de l'assureur, doivent être signifiés par lui à ce dernier. Il en est ainsi, même si l'assuré doute de la certitude des avis. La raison de cette disposition du Code est dans l'intérêt de l'assureur à connaître l'état de la navigation, afin de pouvoir, en cas de sinistre, aviser aux moyens d'y remédier ou, du moins, de diminuer ses pertes. C'est dans les trois jours de la réception que ces avis doivent être signifiés. Mais le défaut de signification ne crée aucune fin de non-recevoir contre l'assuré ; seulement, l'assureur pourra réclamer de lui des dommages-intérêts s'il prouve que l'omission lui a été préjudiciable.

Le principe général sur lequel se fonde cette disposition est inscrit dans l'article 203 du titre IX du livre Ier (art. 17 des amendements de la Commission) (N. B. n° 945).

Avisé du sinistre, l'assureur peut parfois éviter qu'une saisie ou la vente de l'objet assuré ne donne ouverture au délaissement; le délaissement, on le sait (V. n° 837), n'est recevable que si l'assuré n'a pas, par sa faute, transformé un sinistre mineur en sinistre majeur (Valroger, n° 1795).

Le délai de trois jours doit-il être augmenté du délai des distances fixé par l'article 1033 du Code de procédure? Les commentateurs du Code l'enseignent (Pardessus, n° 846; Bédarride, n° 1476; Valroger, n° 1801; Desjardins, n° 1468). Si telle était la portée de l'article 210 de la loi maritime, l'assuré qui voudrait se prévaloir de ces délais n'en serait pas moins obligé de donner un avis plus rapide à l'assureur en vertu de l'article 17 de la loi de 1874; les obligations imposées par la loi générale et par la loi maritime coexisteraient (V. n° 656).

865. — Une question posée par M. Van Iseghem amena le Ministre de la justice à s'expliquer, le 8 février 1877, sur le sens du mot " signification „ dans l'article 206 :

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — Lorsque la loi se sert du terme de signification — et ce terme est emprunté au Code actuel — il s'agit d'une signification ayant un caractère authentique.

En Belgique, les significations se font par ministère d'huissier. C'est l'intérêt même de celui qui fait la signification qui le veut, puisqu'il doit conserver la preuve des diligences qu'il a faites. A l'étranger, la signification se fera par un officier quelconque compétent d'après la législation du pays (N. B. n° 1340).

Il ne faut pas s'exagérer l'importance de la forme d'une signification qui n'est pas prescrite à peine de nullité; l'avertissement, quelle qu'en soit la forme, met l'assuré à l'abri d'une action en dommages-intérêts (Valroger, n° 1800; Desjardins, n° 1468), mais la forme authentique, donnée à cet avertissement, facilite la preuve de l'exécution d'une obligation que la loi impose (V. n° 645).

866. — L'assuré est libre d'user des délais que la loi lui accorde pour opter entre le délaissement et l'action d'avarie, il n'est pas forcé d'attendre l'extrême limite de ces délais; l'article 210 consacre sa liberté en l'autorisant à délaisser aussitôt la réception de l'avis du sinistre.

La signification de l'avis du sinistre peut contenir l'avis de la résolution prise par l'assuré de faire ce délaissement; elle peut se borner à avertir l'assureur du sinistre; dans ce dernier cas la résolution de délaisser fait l'objet d'une signification séparée.

Ce que nous avons dit de la signification des nouvelles s'applique à la signification du délaissement : user d'un acte authentique est plus correct et plus sûr, ce n'est pas indispensable (Valroger, n° 1820). L'assuré doit, en effet, dans les délais légaux, intenter l'action en délaissement si celui-ci n'est pas accepté par l'assureur; l'exploit introductif de cette instance vaut signification de l'intention de délaisser s'il n'y a pas eu de signification régulière antérieure.

Mieux vaut, quand les parties ne s'entendent pas, signifier le désistement par exploit; l'article 213 oblige l'assureur à payer l'assurance trois mois après la signification du délaissement si l'époque du payement n'est pas fixée par le contrat; l'assureur pourrait se prévaloir du défaut de l'assurance pour reculer le payement.

En pratique à Anvers, lorsqu'il y a lieu au délaissement, les par-

ties conviennent d'y procéder et le constatent par un simple acte sous seing privé, appelé acte de délaissement. L'assureur paie la somme assurée et, simultanément, l'assuré fait le transfert de propriété, au moment de la signature de l'acte.

867. — Le délaissement ne peut être signifié qu'à la requête de la personne ayant qualité pour délaisser (Weil, nº 261*bis;* Desjardins, nº 1583).

« L'assuré, porte l'article 216, peut faire le délaissement »; il ne s'agit pas ici du preneur d'assurance (Art. 4. L. 1874), mais du propriétaire de l'objet assuré; le transfert de propriété qu'opère le délaissement (art. 216) ne peut s'effectuer sans le concours du propriétaire de l'objet assuré. Il peut opérer cette aliénation soit en personne, soit par mandataire. Nous avons expliqué précédemment ce qui se rapporte à l'assurance prise pour compte de qui il appartiendra (V. nº 617).

Le capitaine n'a pas plus qualité pour délaisser le navire (Desjardins *ibid.)* que pour le vendre (V. nº 169); l'armateur ne le peut pas davantage en vertu de ses pouvoirs normaux (V. nº 96); il faut à l'un et à l'autre un pouvoir spécial.

ART. 207.

Si, après six mois expirés, à compter du jour du départ du navire, ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues, pour les voyages ordinaires, — Après un an pour les voyages de long cours, — L'assuré déclare n'avoir reçu aucune nouvelle de son navire, il peut faire le délaissement à l'assureur, et demander le payement de l'assurance, sans qu'il soit besoin d'attestation de la perte. — Après l'expiration des six mois ou de l'an, l'assuré a, pour agir, les délais établis par l'article 203.

ART. 208.

Dans le cas d'une assurance pour temps limité, après l'expiration des délais établis comme ci-dessus, pour les voyages

ordinaires et pour ceux de long cours, la perte du navire est présumée arrivée dans le temps de l'assurance.

ART. 209.

Sont réputés voyages de long cours, ceux qui se font au delà des limites ci-après déterminées : — Au sud, le 30e degré de latitude sud ; — Au nord, le 72e degré de latitude nord ; — A l'ouest, le 15e degré de longitude du méridien de Paris ; — A l'est, le 44e degré de longitude du méridien de Paris.

Code de 1807. Art. 375. — Si, après un an expiré, à compter du jour du départ du navire, ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues, pour les voyages ordinaires; — après deux ans (1), pour les voyages de long cours ; — l'assuré déclare n'avoir reçu aucune nouvelle de son navire, il peut faire le délaissement à l'assureur et demander le payement de l'assurance sans qu'il soit besoin d'attestation de la perte. Après l'expiration de l'an ou des deux ans, l'assuré a pour agir les délais établis par l'art. 373. — Art. 376. — (Même texte que l'article 208 ci-dessus.) — Art. 377. — Sont réputés voyages de long cours ceux qui se font aux Indes Orientales et Occidentales, à la mer Pacifique, au Canada, à Terre-Neuve, au Groenland et aux autres côtes et îles de l'Amérique méridionale et septentrionale, aux Açores, Canaries, à Madère et dans toutes les côtes et pays situés sur l'Océan, au delà des détroits de Gibraltar et du Sund (2).

Ordonnance de 1681. Liv. III. Tit. VI. Art. 58. — Si néanmoins l'assuré ne reçoit aucune nouvelle de son navire, il pourra, après l'an expiré (à compter du jour du départ pour les voyages ordinaires) et après deux ans (pour ceux de long cours) faire son délaissement aux assureurs et leur demander payement, sans qu'il soit besoin d'aucune attestation de la perte. — Art. 59. — Les voyages de France, en Moscovie, Groënland, Canada, aux bancs et îles de Terre-Neuve, et autres côtes et îles de l'Amérique, au Cap Vert, côtes de Guinée et tous autres qui se feront au delà du Tropique, seront réputés voyages de long cours.

SOMMAIRE.

868° — Délaissement pour défaut de nouvelles.
869° — La perte, légalement présumée, dispense l'assuré de toute preuve.
870° — Point de départ des délais de l'article 207.
871° — Application des délais de l'article 203.
872° — Quand le délaissement pour défaut de nouvelles est-il irrévocable ?
873° — Difficultés que soulèvent les assurances à temps.
874° — Distinction entre les voyages au cabotage et les voyages au long cours.

(1) La loi française du 3 mai 1862 a réduit ce délai à un an.
(2) La loi française du 14 juin 1854 a modifié l'article 377 de la même façon que l'a fait l'article 209 de la loi maritime belge.

868. — Indépendamment des événements auxquels la loi attache le caractère de perte, elle présume la perte des choses assurées contre les fortunes de mer lorsqu'il s'est écoulé, depuis les dernières nouvelles reçues du navire, un temps hors de proportion avec la durée normale de la navigation entreprise; la mer engloutit de nombreux bâtiments sans qu'il en reste de témoins. Le Code civil réglemente l'absence des personnes disparues; la loi maritime règle les droits de ceux qui ont pris des assurances se rapportant à des navires disparus. Les articles 207 et suivants s'appliquent à tous les intéressés, quel que soit le titre auquel ils ont assuré tout ou partie de l'aventure (Valroger, n° 1810; Desjardins, n° 1571; Alauzet, n° 2246); ils s'appliquent même aux assurances qui se rapportent à l'aventure, sans avoir directement pour objet l'un de ses éléments : les sommes prêtées à la grosse, celles employées aux besoins du navire et à l'expédition des marchandises, avant et pendant le voyage, en un mot toutes choses rentrant dans l'énumération de l'article 168 et se rattachant à l'aventure. Le délaissement pour défaut de nouvelles est ici de droit commun (Haghe et Cruysmans, n° 265).

Le délai légal est de six mois pour les navires disparus pendant une navigation au cabotage, d'un an s'ils sont partis pour un voyage au long cours. L'Ordonnance et le Code fixaient ces délais à un et deux ans; ils ont été réduits de moitié en France par la loi du 3 mai 1862, en Belgique par la loi du 21 août 1879. La destination du navire détermine le délai applicable; s'il a pris ses expéditions pour un voyage au long cours le délai est d'un an, quel que soit le lieu où le navire a péri; il est de six mois si le navire est parti pour un voyage au cabotage. Il importe peu que l'assurance soit conclue au voyage ou à temps (Haghe et Cruysmans, n° 267).

L'article 4 de la police d'Anvers du 1er juillet 1859 autorise le délaissement " s'il n'y a aucune nouvelle : *A*. Après six mois révolus pour les voyages des mers d'Europe et de celles qui séparent l'Europe de l'Asie et de l'Afrique; *B*. Après douze mois révolus pour les voyages d'Amérique jusqu'au cap Horn et d'Afrique jusqu'au cap de Bonne-Espérance; *C*. Après dix-huit mois révolus pour les voyages à l'Est du cap de Bonne-Espérance et à l'Ouest du cap Horn. Le tout à compter du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues ". La police du 1er janvier 1867 réduit ces délais à six, neuf et douze mois.

869. — L'article 207 établit une présomption légale de perte et dispense l'assuré de toute preuve; il ne l'astreint qu'à une déclaration. L'absence absolue de nouvelles depuis une date déterminée, observent MM. Lyon-Caen et Renault (nº 2177), est un fait négatif absolu; l'assuré n'a pas à en administrer la preuve, son affirmation est crue jusqu'à preuve contraire; c'est à l'assureur à prouver qu'il a été reçu des nouvelles du navire.

Il importe peu que la nouvelle ait été reçue par l'assuré ou par des tiers, le délai légal doit s'être écoulé sans qu'aucune nouvelle ait été reçue n'importe comment et par n'importe qui (Bédarride, nº 1485; Valroger, nº 1806; Desjardins, nº 1570).

M. Weil (nº 243) laisse au juge le soin d'apprécier si des bruits relatifs au sort du navire peuvent être considérés comme des nouvelles. Des bruits ne peuvent suffire : « Peu importe, écrit M. E. Cauvet (II, nº 123), d'où viennent ces nouvelles et comment elles viennent, *pourvu qu'elles soient certaines : justificatæ,* comme le disent les formules de Gênes et d'Ancone. »

L'assuré doit déclarer qu'il n'a plus reçu de nouvelles depuis six mois ou un an; le but de cette déclaration est de corroborer l'absence de nouvelles publiques ou étrangères à l'assuré par l'absence de nouvelles particulières à cet assuré.

870. — Le point de départ du délai est le jour du départ du navire si aucune nouvelle n'a été reçue depuis ce départ, sinon le jour auquel « se rapportent les dernières nouvelles reçues ». Un navire est rencontré en mer, le premier d'un mois, par un autre navire qui, le quinze de ce même mois, arrive à destination et divulgue la nouvelle. C'est à la date du premier, à la date de la nouvelle, et non à la date du quinze, date de sa réception, qu'il faut se reporter pour faire courir le délai de six mois ou d'un an (Bravard et Demangeat, IV, p. 738; Alauzet, nº 2247; Valroger, nº 1805; Desjardins, nº 1566); les nouvelles prouvent l'existence du navire au jour d'où elles sont datées et non pas au jour où elles sont reçues.

Le point de départ est-il le même lorsque l'assurance est postérieure à la date des dernières nouvelles? Emérigon l'enseigne et son opinion est suivie par MM. Bédarride (nº 1499), Dalloz (nº 1249), Weil (nº 243), Laurin (IV, p. 148), Bravard et Demangeat (IV, p. 740); elle est combattue par M. E. Cauvet (II, nº 128) qui

substitue la date de l'assurance à celle des dernières nouvelles. Le texte de la loi n'autorise pas cette substitution; les dernières nouvelles sont les dernières nouvelles, quelle que soit la date de l'assurance. La loi permet l'assurance maritime après le départ (art. 196); elle ne place pas les assurances postérieures au départ dans une catégorie spéciale au point de vue du délaissement faute de nouvelles.

871. — Le droit au délaissement pour défaut de nouvelles étant acquis, le délai de délaissement prend cours. Une difficulté s'élève lorsqu'il s'agit de fixer ce délai. Le lieu de la perte détermine la durée du délai; or, quand le délaissement se fait pour défaut de nouvelles, le lieu de la perte est inconnu. Que faire?

Il faut considérer comme lieu de la perte le lieu où le navire a été signalé pour la dernière fois (Lemonnier, n° 260; Valroger, n° 1808; Desjardins, n° 1567); ce n'est pas que la loi présume la perte du navire au jour et au lieu des dernières nouvelles, mais il faut un point de repère et il n'y en a pas d'autre.

L'échelle des délais, inscrite dans l'article 203, ne correspond pas à la division des voyages en navigation au long cours et au cabotage.

872. — Nous avons dit (V. n° 831) que le droit au délaissement est irrévocablement acquis à l'assuré dès qu'il se trouve dans l'un des cas de perte légale énumérés à l'article 199; en est-il de même quand il y a ouverture à délaissement pour défaut de nouvelles?

L'absence de nouvelles doit persister jusqu'au moment où le délaissement est signifié; cette signification, en effet, doit être accompagnée d'une déclaration de l'assuré affirmant « n'avoir reçu aucune nouvelle de son navire ». Il ne peut faire une telle affirmation si, dans l'intervalle de l'expiration du délai de l'article 207 et de la signification, des nouvelles lui sont parvenues (Boistel, n° 1406; Valroger, n° 1809; Desjardins, n° 1572).

Mais qu'adviendrait-il si les nouvelles arrivaient dans l'intervalle de la signification du désistement et de son acceptation ou du jugement le déclarant valable? Bien que le délaissement ne soit pas consommé, le droit de délaissement est acquis à l'assuré du moment où il a fait sa déclaration (Valroger, *ibid.*; Desjardins, *ibid.*; Bravard et Demangeat, IV, p. 739).

La question n'en est plus une quand les nouvelles du navire arrivent après que le délaissement faute de nouvelles a été accepté ou jugé valable.

Le Rapport de la Commission de la Chambre donne à la cause de délaissement inscrite dans l'article 207 le même caractère qu'aux causes énumérées dans l'article 199 :

Comme nous l'avons vu, le Code de 1808 spécifie d'abord par l'article 369 sept cas où le délaissement peut être fait. Deux autres cas sont spécifiés dans les articles 375 et 376: le défaut de nouvelles du navire dans les assurances pour le voyage entier, c'est-à-dire pour un temps illimité, et le défaut de nouvelles dans les assurances pour un temps limité. Le code fixe ici une présomption légale, dont on ne peut contester la nécessité si l'on songe que la perte d'un navire reste quelquefois toujours incertaine, à défaut de la possibilité d'en donner une preuve convaincante. Le lieu de la perte présumée étant inconnu, c'est à partir des dernières nouvelles qu'on compte le délai sur lequel la présomption est fondée; il est d'un an pour les voyages ordinaires, de deux ans pour les voyages de long cours (N. B. n° 946).

873. — Toutes les assurances ne sont pas conclues au voyage; parfois elles le sont pour un temps déterminé; ce temps peut expirer avant le délai de six mois ou d'un an depuis les dernières nouvelles; faut-il alors placer la perte dans la période assurée ou dans celle que ne couvre aucune assurance? L'article 376 du Code et l'article 208 de la loi de 1879 résolvent la question en faveur de l'assuré, comme Valin, Pothier et Emérigon le proposaient sous l'Ordonnance : la perte du navire est présumée arrivée dans le temps de l'assurance.

La plupart des commentateurs du Code en induisent que la date de la perte est légalement fixée au jour des dernières nouvelles; d'où la conséquence que, dans l'hypothèse de plusieurs assurances à temps successives, le seul assureur tenu de la perte est celui qui couvre l'objet assuré à la date des dernières nouvelles. C'est là faire dire à l'article 208 autre chose qu'il ne dit; le législateur n'envisage qu'une seule hypothèse : celle d'une période de navigation en partie couverte par une assurance, l'assuré étant, pour le surplus, son propre assureur. Appelée à se prononcer entre les deux fractions de cette période, la loi donne la préférence à l'assuré; elle la lui donne sans examiner si la fraction non assurée est la première ou la dernière; dans les deux cas elle place la perte pendant le temps de l'assurance. L'article 208 est un complément

du privilège accordé par l'article 207 à l'assuré : l'absence de nouvelles, quand elle se prolonge, dispense l'assuré d'apporter la preuve de la perte (V. n° 867); le législateur eût détruit d'une main ce qu'il édifiait de l'autre s'il avait imposé à cet assuré l'obligation d'établir que la perte se place dans la fraction du voyage couverte par l'assurance à temps.

La préférence donnée à l'assuré sur l'assureur — seul objet de l'article 208 — n'est point accordée au premier assureur sur le second, lorsque le problème se pose entre deux assureurs successifs. A prendre l'article 208 à la lettre, la perte du navire est légalement placée dans le temps de chacune de ces assurances. L'article s'applique à chacun de ces assureurs lorsqu'il se trouve en face de l'assuré ; pourquoi ne s'appliquerait-il plus à chacun d'eux lorsqu'ils se trouvent en face l'un de l'autre? Dans l'incertitude et, à défaut de règle légale, il n'y a d'autre ressource que de partager la perte entre eux. Targa (C. LII, n° 21) propose cette solution ; c'est, d'après nous, la seule conforme au texte de l'article 208. Elle se rapproche de la solution inscrite dans l'article 13 de la loi du 11 juin 1874 : l'équité interdit toute préférence entre assurances de même date quand la perte se produit pendant la période couverte par chacune d'elles; elle ne l'interdit pas moins entre assurances de dates différentes lorsqu'on ne sait si la perte a eu lieu dans la période couverte par la première ou par la seconde. On revient, dans ce cas particulier, au système anglais, au concours des assurances (V. n° 638). MM. de Valroger (n° 1814), Bravard et Demangeat (IV, p. 741), tout en adhérant en principe à l'opinion dominante, laissent au juge la faculté de se guider d'après les vraisemblances.

La pratique obvie à ces inconvénients ; on stipule dans les polices à temps que l'assurance, lorsqu'elle expire en cours de voyage, est prolongée jusqu'à la fin du voyage moyennant un supplément de prime. On convient aussi que la seconde assurance ne prendra cours qu'à l'expiration de la première. Ces stipulations laissent au premier assureur les risques du voyage pendant lequel le navire se perd.

Le payement de la prime soulève une autre difficulté : les primes des assurances à temps sont souvent fixées par mois ; l'assuré ne doit-il payer la prime que jusqu'à la date des dernières nouvelles, ou doit-il le faire jusqu'au moment où il peut délaisser,

faute de nouvelles? Les partisans de l'opinion que nous venons de combattre, conséquents avec eux-mêmes, limitent à la date des dernières nouvelles l'obligation de payer la prime (Laurin, IV, p. 148 *note;* Bravard et Demangeat, IV, p. 742). Pour nous, qui ne parvenons pas à découvrir dans la loi une présomption légale fixant la date de la perte à celle des dernières nouvelles, nous pensons que l'assuré doit payer la prime jusqu'à l'expiration des délais fixés par l'article 207; la loi présume légalement la perte à ce moment et pas avant. La situation faite à l'assuré par les articles 207 et 208 est suffisamment avantageuse pour qu'il n'appartienne pas aux commentateurs de l'améliorer encore, en l'absence de tout texte de loi.

874. — Le Code définit le voyage au long cours en déterminant les mers ou les pays vers lesquels le navire doit se diriger pour être considéré comme long-courier; la loi française du 14 juin 1854 a remplacé cette définition par une distinction basée sur les degrés de longitude et de latitude. Un membre de la Commission chargée par le Gouvernement belge de préparer la révision du Code de commerce proposa de suivre cet exemple; la Commission et, après elle, les Chambres se rallièrent à cette proposition (N. B. nº 767).

Les termes de l'article 209 ne comprennent que les voyages dont un port belge est le point de départ ou le point d'arrivée; comment apprécier les voyages dont aucune des extrémités ne se trouve en Belgique? M. Laurin (IV, p. 145) pense qu'il faut envisager comme voyages au long cours tous ceux dont le parcours est au moins égal au minimum déterminé par la loi; MM. Bravard et Demangeat (IV, p. 741) sont d'avis que le mutisme de la loi confère au juge un pouvoir discrétionnaire; M. de Valroger (nº 1817) exprime l'opinion que tout voyage dépassant les limites tracées par la loi française est un voyage au long cours quand l'assurance est conclue en France; il s'en réfère, pour les assurances conclues ailleurs, à la loi du lieu où elles ont été conclues.

A défaut de convention contraire, les lois de chaque pays ne régissent que les assurances conclues dans ce pays (V. nº 681); mais on conclut en Belgique des assurances maritimes relatives à des navires et à des marchandises qui n'ont en Belgique ni leur port de départ, ni leur port d'arrivée. Les juges belges ont à combler les lacunes de la loi belge; ils appliqueront l'article 209, par

analogie, chaque fois que le voyage commence ou finit en un port de l'Europe centrale ou du Royaume-Uni; ils modifieront rationnellement le cadre des voyages au long cours si les deux points extrêmes de la traversée sont situés hors de ces limites. L'assuré qui se trouvera dans cette situation incertaine agira prudemment en faisant le délaissement après six mois et en le réitérant après un an.

En Angleterre le délaissement pour défaut de nouvelles n'est subordonné à aucun délai légal; le Comité du Lloyds, qui enregistre les nouvelles maritimes du monde entier, apprécie, d'après les retards du navire, s'il n'a plus chance de reparaître et le porte alors sur la liste des manquants (missing); les assureurs indemnisent de la perte moyennant l'engagement que prend l'assuré de restituer la somme reçue si le navire reparaissait (Manley Hopkins, p. 285).

L'article 208 de la loi maritime ne régit pas exclusivement le délaissement; il faut l'appliquer dans tous les cas où il y a lieu de distinguer entre la navigation au long cours et le cabotage; la même interprétation est donnée en France au nouvel article 377 du Code (Valroger, nº 1815; Lyon-Caen et Renault, nº 2175).

ART. 211.

L'assuré est tenu, en faisant le délaissement, de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire sur les choses assurées, même celles qu'il a ordonnées, et celles qui, à sa connaissance, auraient été faites par d'autres sur les mêmes choses, faute de quoi, le délai du payement, qui doit commencer à courir du jour du délaissement, sera suspendu jusqu'au jour où il fera notifier ladite déclaration, sans qu'il en résulte aucune prorogation du délai établi pour former l'action en délaissement.

ART. 212.

En cas de déclaration frauduleuse, l'assuré est privé des effets de l'assurance.

Code de 1807. Art. 379. — L'assuré est tenu en faisant le délaissement de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire, même celles qu'il a ordonnées, et l'argent qu'il a pris à la grosse, soit sur le navire, soit sur les marchandises, faute de quoi, le délai du payement, qui doit commencer à courir du jour du délaissement, sera suspendu jusqu'au jour où il fera notifier ladite déclaration, sans qu'il en résulte aucune prorogation du délai établi pour former l'action en délaissement. — Art. 380. — En cas de déclaration frauduleuse, l'assuré est privé des effets de l'assurance ; il est tenu de payer les sommes empruntées, nonobstant la perte ou la prise du navire.

Ordonnance de 1861. Liv. III. Tit. VI. Art. 53. — L'assuré sera tenu en faisant son délaissement, de déclarer toutes les assurances qu'il aura fait faire, et l'argent qu'il aura pris à la grosse sur les effets assurés, à peine d'être privé de l'effet des assurances. — Art. 54. — Si l'assuré a recélé des assurances ou des contrats à la grosse, et qu'avec celles qu'il aura déclarées, elles excèdent la valeur des effets assurés, il sera privé de l'effet des assurances, et tenu de payer les sommes empruntées, nonobstant la perte ou la prise du vaisseau. — Art. 55. — Et, s'il poursuit le payement des sommes assurées au delà de la valeur des effets, il sera en outre puni exemplairement.

SOMMAIRE.

875° — Le délaissement doit être accompagné de la déclaration de toutes les assurances prises sur l'objet délaissé.
876° — Conséquences de l'inobservation de cette obligation quand l'assuré est de bonne foi.
877° — Conséquences lorsqu'il est de mauvaise foi.
878° — Les contrats à la grosse ne doivent pas être déclarés.

875. — Les articles 12 à 14 de la loi du 11 juin 1874 règlent le cumul d'assurances. En thèse générale, le preneur d'assurance n'est pas obligé de dénoncer au premier assureur les assurances postérieures, fussent-elles prises au profit des mêmes personnes et contre les mêmes risques (V. n° 643). L'obligation de déclarer toutes les assurances relatives à l'objet délaissé s'impose à l'assuré qui en fait le délaissement. Il doit déclarer à chacun de ses assureurs toutes les assurances — antérieures, concomitantes ou postérieures, — qui s'y rapportent ; non seulement les assurances conclues, mais même les assurances ordonnées, lorsque la suite donnée aux ordres n'est pas connue de lui au moment où il délaisse. S'il connaît l'exécution que ces ordres ont reçue, il doit déclarer les ordres exécutés ; il peut passer sous silence les ordres retirés avant toute exécution. Enfin, il doit indiquer les assurances qui, à sa connaissance, ont été prises par

d'autres sur les mêmes choses. Cette ajoute est la conséquence des articles 4, 5 et 6 de la loi du 11 juin 1874 (N. B. n° 1077).

L'assureur, avant que d'accepter le délaissement, doit pouvoir tout peser ; il ne le peut s'il ne connaît toutes les assurances qui se rapportent à l'objet délaissé. Il importe peu que les assurances arrivent en ordre utile ou soient ristournées, faute d'aliment ; tout ce qui a été fait pour garantir la chose doit être déclaré.

Il n'est pas moins indifférent que les assurances contractées aient pour objet les mêmes risques ou des risques différents : les unes peuvent porter sur les risques de mer, les autres sur les risques de guerre, les unes peuvent être franches d'avaries, les autres ne couvrir que les risques non couverts par cette clause, les unes peuvent porter sur la totalité de l'objet assuré, les autres sur une partie seulement ; toutes les assurances qui se rapportent à la chose assurée doivent être déclarées. La loi veut que chaque assureur puisse apprécier la situation dans son ensemble et dans ses détails (Desjardins, n° 1492).

S'il n'existe qu'une seule assurance l'assuré n'a pas à faire à son unique assureur une déclaration négative (Haghe et Cruysmans, n° 211 ; Weil, n° 246 ; Laurin, IV, p. 161 ; Dalloz, n° 2176 ; Lyon-Caen et Renault, n° 2207 *bis* ; Desjardins, n° 1492). M. de Valroger (n°s 1827, 1829) appuie l'opinion contraire sur la nécessité d'avertir l'assureur. L'assureur est averti du délaissement par sa signification ; n'y faire mention d'aucune autre assurance c'est, en réalité, lui dire qu'il n'en existe pas.

M. Bédarride (n° 1512) objecte que la déclaration est indispensable puisque l'article 379 du Code ne fait courir le délai de payement que du jour de la déclaration de l'assuré. L'article ne dit pas cela : le délai de payement court du jour du délaissement, mais il est suspendu si les assurances étrangères à l'assureur qui se voit signifier le délaissement ne lui ont pas été déclarées.

La question reste controversée ; cela suffit pour que la prudence commande à l'assuré de faire la déclaration négative que la loi ne lui impose pas ; tel est l'usage à Anvers.

La déclaration ne doit comprendre que les assurances relatives aux objets délaissés ; si l'assuré possède dans l'aventure deux intérêts distincts et séparément assurés, il ne doit déclarer pour chacun d'eux que les assurances qui s'y rapportent ; il agit comme si les deux intérêts appartenaient à des personnes différentes

(Weil, *ibid.;* Bédarride, n° 1513; E. Cauvet, n° 433). Par contre, si chacune des deux assurances porte sur une quotité du même objet, elles doivent être déclarées à chaque assureur (Desjardins, *ibid.*).

876. — La sanction de l'obligation imposée par l'article 211 s'y trouve écrite : le délai de payement, fixé par l'article 213, est suspendu jusqu'au jour de la déclaration des assurances prises. La suspension de l'obligation de l'assureur ne suspend pas la courte prescription qui régit l'action en délaissement : les délais fixés par les articles 203, 207 et 220 continuent à courir (Lyon-Caen et Renault, n° 2207*bis;* E. Cauvet, II, n° 434).

L'absence de déclaration des autres assurances n'a, lorsque l'assuré est de bonne foi, d'autre sanction que celle comminée par l'article 211 : tant que ces assurances ne sont pas déclarées le délai de payement est suspendu.

Une déclaration incomplète équivaut à l'absence de déclaration (E. Cauvet II, n° 436); la loi veut que le payemeut soit suspendu tant que l'assuré n'a pas déclaré toutes les assurances qu'il a faites, ordonnées ou fait faire, ou qu'il sait avoir été faites par d'autres sur les mêmes choses. La déclaration incomplète ou inexacte, mais de bonne foi, peut toujours être complétée ou rectifiée, même après l'expiration des délais de délaissement; la tardivité n'est pas une cause de déchéance (Bédarride, n° 1515; Valroger, n° 1830; Desjardins, n° 1493; Weil, n° 247).

Le texte de l'article 211 montre, aussi clairement que celui de l'article 210, que l'action en délaissement peut être exercée avant que l'indemnité soit exigible (Valroger, n° 1830).

877. — Une déclaration frauduleuse prive l'assuré de tous les effets de l'assurance; il ne peut donc plus ni délaisser, ni intenter l'action d'avarie. L'assurance n'est pas nulle, elle subsiste au profit de l'assureur (Lyon-Caen et Renault, n° 2207*bis*).

Faut-il admettre avec MM. de Valroger (n° 1836) et Desjardins (n° 1493) que la fraude, pour produire ce résultat, doit porter préjudice à l'assureur? Nous dirions plutôt, comme le fait M. Bédarride (n° 1520), que l'absence de préjudice démontre la bonne foi de l'assuré. La question offre peu d'intérêt pratique (E. Cauvet, II, n° 437); en général, la loi ne punit pas les fautes de conscience.

MM. Bédarride (nº 1525) et de Valroger (nº 1837) enseignent que l'omission, lorsqu'elle est prouvée, doit être réputée frauduleuse. C'est aller trop loin; le dol ne se présume pas (art. 1116 C. civ.), l'assureur doit en fournir la preuve; cette preuve peut se faire par présomptions.

878. — Le Code ne se contente pas de la déclaration des assurances, il exige de plus celle des emprunts à la grosse à la sûreté desquels l'objet assuré est affecté.

Cette exigence, bien qu'énoncée en termes absolus, ne se rapporte qu'aux prêts antérieurs au départ (N. B. nº 769).

Les amendements de 1875 supprimèrent les prêts à la grosse antérieurs au voyage; on fut ainsi amené à supprimer la mention de " l'argent pris à la grosse " dans le texte de l'article 379 du Code. L'Exposé des motifs des amendements s'en explique :

Suppression, dans l'article 499 du projet (379 Code de commerce), des mots : " *et l'argent qu'il a pris à la grosse* ".

" Il est entendu, dit le rapport de la Commission de révision (séance du " 21 avril 1863), que les emprunts faits par le capitaine en cours de voyage ne " rentrent pas sous l'application de cet article et que l'assuré qui fait le délais- " sement n'est point tenu de les déclarer. "

Or, si les Chambres admettent l'hypothèque maritime, les emprunts dont parle la Commission existeront seuls désormais. (N. B. nº 1077.)

ART. 213.

Si l'époque du payement n'est point fixée par le contrat, l'assureur est tenu de payer l'assurance trois mois après la signification du délaissement.

ART. 214.

Les actes justificatifs du chargement et de la perte sont signifiés à l'assureur avant qu'il puisse être poursuivi pour le payement des sommes assurées.

ART. 215.

L'assureur est admis à la preuve des faits contraires à ceux qui sont consignés dans les attestations. — L'admission à la preuve ne suspend pas les condamnations de l'assureur au payement provisoire de la somme assurée, à la charge par l'assuré de donner caution. — L'engagement de la caution est éteint après deux années révolues, s'il n'y a pas eu de poursuite.

Code de 1807. Art. 382. — (Même texte que l'article 213 ci-dessus.) — Art. 383. — (Même texte que l'article 214 ci-dessus,) — Art. 384. — L'assureur est admis à la preuve des faits contraires à ceux qui sont consignés dans les attestations. L'admission à la preuve ne suspend pas les condamnations de l'assureur au payement provisoire de la somme assurée, à la charge par l'assuré de donner caution. L'engagement de la caution est éteint après quatre années révolues, s'il n'y a pas eu de poursuite.

Ordonnance de 1681. Liv. III. Tit. VI. Art. 44. — Si le temps du payement n'est point réglé par la police, l'assureur sera tenu de payer l'assurance trois mois après la signification du délaissement. — Art. 56. — Les assureurs sur le chargement ne pourront être contraints au payement des sommes par eux assurées que jusqu'à concurrence de la valeur des effets dont l'assuré justifiera le chargement et la perte. — Art. 57. — Les actes justificatifs du chargement et de la perte des effets assurés seront signifiés aux assureurs, incontinent après le délaissement et avant qu'ils puissent être poursuivis pour le payement des choses assurées. — Art. 61. — L'assureur sera reçu à faire preuve contraire aux attestations, et cependant condamné, par provision, au payement des sommes assurées, en baillant caution par l'assuré.

SOMMAIRE.

879° — Date à laquelle l'indemnité est exigible.
880° — Signification préalable des actes justificatifs du chargement et de la perte.
881° — Preuve contraire réservée à l'assureur.
882° — L'article 214 n'est pas d'ordre public.
883° — Payement provisoire sous caution.
884° — Durée de l'engagement de la caution.

879. — Il est de règle que les sommes dues sont payables aussitôt qu'il est justifié de la créance; il n'est pas fait exception à cette règle pour l'action d'avarie (Valroger, n° 1856): l'assuré n'a pas à attendre la fin des risques assurés, il peut réclamer le

remboursement de chaque avarie aussitôt qu'il est en mesure d'en justifier. Un principe différent a toujours dominé l'action en délaissement : l'Ordonnance, le Code et la loi de 1879 n'obligent l'assureur au payement que trois mois après la signification du délaissement ; encore n'y est-il obligé que si la déclaration des autres assurances lui est faite (art. 211) et si les pièces justificatives lui sont fournies (art. 214).

Un membre de la Commission gouvernementale proposa de substituer le payement comptant au payement à trois mois ; la Commission repoussa cette proposition (N. B. nº 769). M. Van Iseghem revint à la charge, sans plus de succès, à la séance de la Chambre du 8 février 1877 (N. B. nº 1344) ; il faisait observer que, le délaissement accepté étant translatif de propriété (art. 216), l'assuré, pendant l'intervalle qui sépare ce délaissement du payement, se trouve privé de sa chose sans être nanti de l'indemnité. Il lui fût répondu que la liberté des conventions reste entière ; l'assuré qui craint ce risque est libre de stipuler un payement plus rapproché. Tel est l'objet de l'article 12 de la police d'Anvers ; il est ainsi conçu : « Les pertes à charge des assureurs sont, aussitôt justification, payées comptant et sans aucune retenue, au porteur de la police. »

L'indemnité est quérable, comme l'est la prime (V. nº 626) ; la prime due est déduite de l'indemnité (Valroger nºs 1360, 1861) ; la faillite de l'assuré importe peu, la compensation s'opère de plein droit.

L'assureur sur corps ne peut, sans engager sa responsabilité, se libérer entre les mains de l'assuré quand le navire est grevé d'hypothèques. L'inscription de l'hypothèque vaut opposition au payement de l'indemnité d'assurance (art 149) ; les créanciers privilégiés ne peuvent empêcher le payement de l'indemnité qu'en pratiquant l'opposition entre les mains de l'assureur (V. nº 623).

880. — L'article 214 prescrit à l'assuré de signifier à l'assureur « les actes justificatifs du chargement et de la perte » avant de le poursuivre en payement des sommes assurées. Le texte de cet article, la place qu'il occupe, en restreignent l'application à l'action en délaissement des marchandises (Lyon-Caen et Renault, nº 2209*bis*).

Plusieurs commentateurs du Code en étendent l'application à l'action d'avarie (Valroger, nº 1862 ; Desjardins, nº 1484)

et aux assurances sur corps (Valroger n° 1866). Cette extension repose sur une équivoque : ces auteurs enseignent que l'article 214 n'est qu'une application du droit commun ; il ne ferait que rappeler la règle inscrite dans l'article 1315 du Code civil : le demandeur doit justifier sa demande.

S'il en était ainsi, l'article 214 serait inutile. Il ne l'est pas. Il n'est dû de dommages-intérêts, pour inexécution de l'obligation de payer une somme d'argent, qu'à partir du jour de la demande (art. 1153 Code civil); en interdisant la demande d'indemnité avant la signification des actes justificatif du chargement et de la perte, la loi met obstacle au cours des intérêts sur les sommes assurées (Bédarride, n° 1536). Cet obstacle n'est pas de droit commun ; il ne peut être étendu, par analogie, d'un cas à un autre.

Le propriétaire des marchandises assurées ne peut se contenter de prouver le fait du chargement et celui de la perte ; il doit établir sa *qualité* d'assuré et son *intérêt* (Valroger n° 1870) ; mais cette partie des justifications à faire ne doit pas être préalable à la demande ; l'article 214 ne s'y rapporte pas ; le droit commun est maintenu.

Il n'est pas requis davantage que toutes les pièces qui serviront à justifier le chargement ou la perte soient produites avant l'intentement de l'action ; le juge apprécie si les pièces produites constituent une justification sérieuse ou un simulacre de justification.

La signification n'est exigée que comme preuve de la communication des pièces ; l'assuré qui communique ses justifications par simple correspondance ne s'expose qu'à voir contester la date de la remise des pièces ; il prendra soin, dans ce cas, de réclamer un accusé de réception.

La preuve du chargement se fait par la production des connaissements (art. 42), la preuve de la perte par le livre de bord (art. 15), le rapport de mer (art. 32), la vérification de ce rapport par l'équipage (art. 36), les procès-verbaux de l'autorité qui a fait procéder au sauvetage ; telles sont les preuves normales, mais aucune n'est exclue (Emérigon, Ch. XI, Sect. VI ; E. Cauvet, I, n° 327). M. Bédarride (n° 1548) emprunte à Pardessus cette formule : la perte doit être prouvée d'une manière suffisante pour convaincre tout homme raisonnable.

Les actes justificatifs du chargement peuvent avoir péri avec le

navire lui-même (Cas. f. 8 décembre 1852 ; D. 53. I. 15). Il est cependant difficile d'admettre que tous les exemplaires de ces actes fussent à bord du navire et aient disparu avec lui.

Les procès-verbaux de la douane sont des éléments d'appréciation, rien de plus ; ils ne font foi jusqu'à inscription de faux que dans les poursuites pour contraventions aux lois douanières (Dalloz, nº 1761 ; Desjardins, nº 1485 ; Weil, nº 254).

La preuve de l'intérêt de l'assuré résultera, s'il s'agit du navire ou du fret, de l'acte de propriété du navire, dûment transcrit (art. 2) ; s'il s'agit du chargement, la preuve sera fournie par l'exhibition du contrat de vente ou de la facture. Nous avons vu que, dans l'assurance pour compte de qui il appartiendra, l'assuré peut se borner à produire la police, le connaissement et le nom du propriétaire de la chose assurée (V. nº 617). Même dans ce cas, les assureurs sont fondés à requérir l'exhibition des factures et autres pièces de nature à établir la qualité et la quantité de la chose assurée (Weil, nº 254 ; E. Cauvet, I. nº 328).

Les justifications à fournir par l'assuré sont les mêmes, qu'il intente l'action en délaissement ou l'action d'avarie ; les conséquences seules diffèrent.

881. — L'assureur est admis à contester les justifications fournies par l'assuré. A quoi bon énoncer cette faculté qui tient à l'essence du droit de défense ? Cette précaution, qui nous paraît aujourd'hui excessive, a une origine historique. Les anciens jurisconsultes qui se sont occupés des assurances maritimes assimilaient les polices à des actes authentiques, exécutoires de plein droit (Casaregis, Disc. I. nº 188) ; cette tradition n'était pas oubliée lors de la confection du Code en 1807 ; ses auteurs ont voulu éviter toute équivoque ; les auteurs de la loi de 1879 ont respecté l'œuvre de leurs prédécesseurs.

M. Locrè, s'attachant au texte de l'article 384 du Code, réduit la faculté de faire la preuve contraire au cas où l'assuré n'invoque que des "attestations". Cette interprétation restrictive est, avec raison, généralement repoussée (Bédarride, nº 1555 ; Valroger, nº 1878).

882. — L'article 214 n'est pas d'ordre public, les parties sont libres d'y déroger. Le contrat peut subordonner le payement à des justifications plus amples, il peut dispenser l'assuré de tout ou partie des justifications requises (Valroger, nº 1875).

Cette dispense n'a pas pour but, comme le supposait Valin (sur l'art. 57, Tit. VI. Liv. III), de transformer l'assurance en gageure, mais de renverser le fardeau de la preuve (Pardessus, n° 832 ; Alauzet, n° 2268; Lemonnier, n° 373 ; Weil, n° 255 ; Lyon-Caen et Renault, n° 2213; E. Cauvet, I, n° 328; Haghe et Cruysmans, n° 356).

883. — Le débat relatif à la perte peut se prolonger; l'assuré a hâte et souvent besoin de toucher l'indemnité; comment concilier ses intérêts et les droits de l'assureur qu'une défense hâtive pourrait compromettre? L'Ordonnance, le Code et la loi de 1879 y ont pourvu en autorisant les tribunaux à condamner l'assureur au payement provisoire de la somme assurée, à charge par l'assuré de fournir caution.

Le juge est libre d'ordonner des devoirs de preuve sans prononcer aucune condamnation provisoire si les justifications produites ne lui paraissent pas probantes (Bédarride, n° 1557; Valroger, n° 1881); il peut ne l'accorder que pour partie de la somme assurée si la réclamation lui paraît exagérée. Par contre, toute contestation ne l'oblige pas à ordonner des devoirs de preuve; il n'est pas davantage astreint à subordonner tout payement à l'issue des devoirs de preuve qu'il ordonne; s'il juge la contestation de l'assureur sans fondement, il peut le condamner *de plano* au payement définitif et sans caution (Bédarride, n° 1556); il peut aussi prononcer une condamnation provisionnelle définitive et, pour le surplus, requérir une caution (Valroger, n° 1881). Il est appréciateur souverain de la pertinence des faits et de l'utilité d'une caution.

Les règles relatives à l'exécution provisoire des jugements ne sont pas modifiées par l'article 215; le juge d'instance peut ordonner l'exécution, nonobstant appel, avec ou sans caution (Art. 20. L. 25 mars 1841). La législation française relative à l'exécution provisoire diffère de la législation belge; le lecteur ne s'étonnera donc pas de voir M. Desjardins (n° 1595) enseigner une opinion contraire à la nôtre.

884. — Le Code libère la caution lorsque quatre années se sont écoulées depuis le payement fait par l'assureur, sans que celui-ci ait réclamé en justice la restitution totale ou partielle de ce payement; la loi de 1879 réduit ce délai à deux ans. Ni le Code, ni la loi de 1879 ne résolvent la question de savoir quand la caution est

libérée lorsque l'assureur a commencé des poursuites dans le délai légal? L'obligation de la caution dure, dans ce cas, aussi longtemps que celle de l'assuré. Tel est l'avis de M. de Valroger (n° 1882), c'est aussi le nôtre. M. Desjardins (n° 1595) objecte qu'une interruption de poursuites équivaut à une absence de poursuites. La loi ne dit rien de pareil. Les poursuites dont il s'agit constituent une action en répétition intentée par l'assureur; la discontinuation de ces poursuites, pendant le temps nécessaire pour obtenir la péremption d'instance (art. 397. C. Proc.), autorise l'assuré à réclamer l'extinction de la procédure, de telle sorte que l'assureur ne puisse plus se prévaloir d'aucun de ses actes. Une fiction de la loi répute inexistantes les poursuites interrompues pendant trois ans.

ART. 216.

Le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, les choses assurées appartiennent à l'assureur, à partir de l'époque du délaissement. — L'assureur ne peut, sous prétexte du retour du navire, se dispenser de payer la somme assurée.

Code de 1807. Art 385. — (Même texte que l'art. 216 ci-dessus).

Ordonnance de 1681. Art. 60, Tit. VI, Liv. III. — Après le délaissement signifié, les effets assurés appartiendront à l'assureur, qui ne pourra, sous prétexte du retour du vaisseau, se dispenser de payer les sommes assurées.

SOMMAIRE.

885. — L'Ordonnance donne au délaissement signifié un caractère translatif de propriété; telle est la règle admise par les Codes néerlandais (art. 678) et allemand (art. 872). Le Code de commerce de 1807 et la loi maritime de 1879 n'attachent pas cet effet à la signification; le transfert n'est opéré que lorsque l'accord des parties est constaté par l'acceptation de l'assureur ou que le juge a condamné l'assureur à accepter le délaissement (id. C. ital. art. 640; C. esp. art. 803; C. port. art. 623), en un mot lorsque les parties peuvent mutuellement se contraindre à en subir les effets (Bédarride, n° 1560).

L'acceptation ne doit pas nécessairement être expresse; il suffit qu'elle existe; le juge interprète, le cas échéant, les faits dont l'assuré induit l'acceptation tacite; les seuls faits qu'il peut considérer comme tels sont ceux qui ne comportent pas d'autre interprétation. S'immiscer dans le sauvetage n'est pas accepter le délaissement (Weil, n° 260; Desjardins, n° 1590); cependant, pour éviter toute équivoque, l'assureur pousse parfois la prudence jusqu'à se faire autoriser par justice à prendre des mesures conservatoires (Valroger, n° 1886).

L'agent d'une compagnie d'assurance qui a le pouvoir de contracter des assurances sans devoir en référer à son mandant, a qualité pour accepter les délaissements (Anvers, 5 septembre 1868; J. A. 68, 1. 302).

Le contrat qui s'établit entre l'assuré qui délaisse et l'assureur qui accepte le délaissement est régi par les règles qui dominent les contrats en général : le consentement vicié par l'erreur, la violence ou le dol est nul. Il peut y avoir erreur commune sur la perte de l'objet assuré, sur le naufrage du navire ou son échouement avec bris; les nouvelles parvenues aux parties peuvent se rapporter à un navire autre que le navire assuré; la convention manque alors d'une condition essentielle de validité (Bédarride, n° 1563; Lyon-Caen et Renault, n° 2198). Il en serait autrement si le délaissement avait été déclaré valable par autorité de justice; le Code de procédure détermine les seules voies de recours contre les jugements et notamment les cas de requête civile (Valroger, n° 1887).

886. — Le délaissement pour défaut de nouvelles nous a déjà conduit à constater (V. n° 871) que les événements ultérieurs sont sans influence sur le délaissement accepté ou jugé valable.

L'irrévocabilité de ce délaissement résulte du texte de l'article 216; il n'y est fait aucune distinction entre les divers cas qui donnent ouverture au délaissement (Bravard et Demangeat, IV, p. 771), mais il n'y est question que du retour du navire. C'est l'hypothèse normale du retour de la chose assurée. Cette règle doit n'être pas restreinte au cas énoncé par la loi ; elle est d'application générale et domine toutes les hypothèses où un objet assuré quelconque est recouvré après que le délaissement de cet objet a été accepté ou jugé valable (Desjardins, n° 1591).

887. — On s'est demandé si le délaissement constitue une vente, une cession de droits ou quelque autre mode de transmission réglé par le droit civil. Le délaissement est un mode spécial de transmission ; il est, à la fois, translatif de la propriété de l'objet assuré et des recours de l'assuré contre les tiers.

Reproduisons les réflexions qu'il suggère à M. E. Cauvet (II, n° 380) : « Étrange moyen de transmission ! — L'assuré stipule en ces termes : je délaisse les effets assurés, j'y renonce, je m'en démets. L'assureur répond : j'accepte que vous les délaissiez. — Et par le seul effet de ce dialogue, ce dernier devient propriétaire ! Tout est inexplicable, dans cet ordre d'idées, si on se rattache aux principes du droit commun ; tout s'explique au contraire si on s'en tient à la théorie spéciale du délaissement, telle que la tradition l'a fixée. Ne l'oublions pas, d'après cette tradition, attestée par les docteurs qui ont été les promoteurs des principes qui régissent l'assurance, le délaissement n'est que la forme particulière d'une action par laquelle l'assuré demande à l'assureur l'entière somme assurée, avec cette condition qu'il devra au préalable *(antequam ille agat)*, renoncer aux objets assurés *(renunciare implicitæ)*, afin que l'assureur puisse, s'il le veut, en prendre possession. — Dès lors, lorsque l'assuré dit ; je délaisse, cela veut dire : payez la somme assurée et disposez des objets sauvés comme il vous conviendra. — Lorsque l'assureur dit : j'accepte, cela veut dire ; je m'oblige à payer la somme assurée, et je prends acte de votre renonciation au sujet de laquelle j'aviserai. — Il n'y a rien de plus dans le délaissement. »

888. — Le délaissement accepté ou jugé valable rétroagit. Jusqu'à quelle date rétroagit-il ? Émérigon (Ch. XVII, Sect. VI)

enseigne, non sans hésitation, que le délaissement rétroagit au moment du risque commencé; la navigation est considerée comme faite, dès le principe, pour compte de l'assureur. MM. Pardessus (nº 854) et Desjardins (nº 1592) suivent la doctrine d'Emérigon. MM. J. V. Cauvet (nº 325), E. Cauvet (II, nº 379), Weil (nº 263), Lyon-Caen et Renault (nº 2200) ne font remonter l'effet rétroactif que jusqu'au jour du sinistre. M. Bédarride, après s'être attaché à la première opinion (nº 291), est revenu à la seconde (nº 1562). Enfin MM. Laurin (IV, p. 182), de Valroger (nº 1890), Bravard et Demangeat (IV p. 770) s'en tiennent à la lettre de la loi et font rétroagir au jour du delaissement l'acceptation de l'assureur ou le jugement qui en en tient lieu.

Les partisans des deux premières opinions s'appuient exclusivement sur l'article 386 du Code qui, en cas de délaissement du navire, attribue les frets sauvés à l'assureur sur corps. Cette disposition a été abrogée par la loi maritime belge; les arguments qu'en tiraient les commentateurs du Code manquent désormais de fondement. Il faut s'en tenir au texte : le délaissement accepté ou jugé valable rétroagit au moment où il a été fait puisque la propriété des choses assurées est transférée à l'assureur à partir de ce moment.

Le Rapport de la Commission de la Chambre s'en explique :

Une fois accepté ou jugé valable, le délaissement opère translation de propriété avec effet rétroactif de telle sorte que l'assuré est présumé avoir eu la propriété des choses assurées dès le moment où le délaissement lui a été signifié. (N. B. nº 952.)

Le délaissement accepté ou validé ne rétroagit donc pas au delà du jour où il a été signifié.

889. — Le délaissement n'opère translation de propriété que dans les rapports entre assureur et assuré (Cas. f. 8 décembre 1852; D.53. 1. 15. — Valroger, nº 1891; Weil, nº 263; Desjardins, nº 1593); vis-à-vis des tiers la transmission n'existe que lorsqu'elle a eu lieu d'après les voies régulières. Le délaissement du navire ne peut être opposé aux tiers qui ont contracté sans fraude avant l'inscription de l'acte sur le registre du conservateur des hypothèques d'Anvers (art. 2); il n'y a dispense de transcription que pour les ventes judiciaires (V. nºs 7 et 52). Le délaissement du chargement ne peut porter atteinte aux droits des porteurs régu-

liers des connaissements; le connaissement est le titre qui donne droit à la délivrance de la marchandise (V. n° 216). Supposons que le détenteur de ce titre ne le détienne que comme créancier gagiste et que, abusant de sa situation de détenteur, il vende sur connaissement la marchandise à laquelle ce connaissement se rapporte : l'assureur devra respecter les droits de l'acquéreur de bonne foi; l'assuré, victime de son créancier-gagiste, eût dû les respecter de même.

L'assureur, par suite du délaissement, est subrogé dans tous les droits et recours de l'assuré (Bédarride, n° 1572; Pardessus, n° 855; Desjardins n° 1593); il hérite de toutes ses obligations relatives à l'objet délaissé (Bédarride n° 1573). Les contrats d'affrètement, les engagements de matelots peuvent être répudiés par l'assureur, comme par tout autre acquéreur du navire, quand l'acquisition est antérieure au voyage (V. n° 12); ils ne peuvent l'être quand le délaissement transfère la propriété du navire pendant que le voyage est en cours. Les chargeurs et l'équipage pourraient refuser de traiter avec l'assureur sur corps, devenu propriétaire par délaissement (Valroger, n° 1892); l'assuré, dans ce cas, lui prètera son nom et son assistance pour tirer parti du navire délaissé.

La subrogation de l'assureur dans les droits de l'assuré ne se produit pas en vertu de l'article 22 de la loi de 1874 puisqu'elle précède le payement; elle s'opère en vertu de l'usage et de la nature propre du délaissement, sans qu'il faille recourir aux formalités de l'article 1690 du Code civil (E. Cauvet, II n° 380; Weil, n° 265[ter]; Lyon-Caen et Renault, n° 2199; Desjardins, n° 1593. — Cas. f. 4 mai 1836; S. 36. 1. 353).

A partir du délaissement l'assureur sur corps devient responsable des engagements et des faits du capitaine dans les limites de l'article 7 puisqu'il devient propriétaire de navire (Valroger, n° 1892).

890. — Le propriétaire du navire assuré qui le délaisse à l'assureur perd la qualité de propriétaire et ne peut plus désormais disposer du navire, devenu la chose d'autrui; nous en avons déduit que l'ancien propriétaire du navire ne peut, après l'avoir délaissé à son assureur, s'en servir encore pour se libérer, par voie d'abandon, des engagements du capitaine ou de la responsabilité de ses actes (V. n° 78).

Renversons la situation et recherchons si le propriétaire du navire, qui en a fait abandon, peut encore le délaisser à son assureur? L'abandon n'est pas translatif de propriété (V. nº 73); la raison qui nous a empèchés d'admettre l'abandon par l'assuré qui a fait le délaissement ne s'oppose donc pas à ce que le délaissement soit effectué par celui qui a déjà fait l'abandon.

L'assureur, par l'effet du délaissement, hérite des obligations de l'assuré, par rapport au navire et à l'expédition. L'assuré, en se libérant préalablement, par l'abandon du navire et du fret, d'obligations qui seraient retombées sur l'assureur, a utilement géré ses intérêts (Cresp et Laurin, IV. p. 137).

L'abandon ne peut plus être fait par l'assuré après le délaissement; il peut l'être par l'assureur. Qu'importe aux créanciers du navire que l'abandon soit fait par l'assuré avant le délaissement, ou par l'assureur après le délaissement? Le délaissement doit être assimilé à une vente du navire, faite en cours de voyage.

L'observation se rapporte à tous les créanciers ayant un droit réel, privilège ou hypothèque, sur le navire (Bravard et Demangeat, IV, p. 189), à tous ceux dont l'assureur devient le débiteur par suite du délaissement; vis-à-vis d'eux, vendeur et acheteur en cas de vente, assuré et assureur en cas de délaissement, ne font qu'un; ce ne sera ni le vendeur, ni l'assuré qui fera abandon, puisqu'il n'est plus propriétaire du navire vendu ou délaissé, ce sera l'acheteur ou l'assureur, mais il le fera au profit de celui dont il tient ses droits, en même temps qu'à son profit personnel. La vente, le délaissement n'empêchent la libération du vendeur ou de l'assuré, par l'abandon que fait l'acheteur ou l'assureur, que par rapport aux créances dont l'acheteur et l'assureur ne sont pas tenus (V. nº 71). Obligé, comme tiers détenteur, au payement de toutes les charges réelles du navire, l'assureur déduit de l'indemnité à payer à l'assuré tout ce qu'il débourse, à la décharge de l'assuré, pour désintéresser les créanciers ayant privilège ou hypothèque sur le navire délaissé (Lyon-Caen et Renault, nº 2202).

891. — L'assureur peut tomber en faillite dans l'intervalle qui sépare l'acceptation ou le décrètement du délaissement du payement de l'indemnité; l'assuré sera-t-il, dans ce cas, payé en monnaie de faillite ou pourra-t-il obtenir la résolution du délaissement? La Cour de Rennes a décidé, le 8 avril 1859 (J. M. 37.

2. 83) que l'irrévocabilité du délaissement ne permet pas à l'assuré non payé d'en poursuivre la résolution. M. Desjardins (nº 1591) approuve cette décision; MM. J.V. Cauvet (nº 324) et Weil (nº 262) la critiquent ; ils invoquent les dispositions du Code de commerce concernant la revendication en matière de faillite et les règles relatives à la résolution des conventions pour inexécution des obligations de l'une des parties. La Cour de Rennes écarte ces deux arguments : le premier parce que la revendication n'est permise qu'au vendeur et que délaisser n'est pas vendre; la seconde parce que le délaissement n'est pas un contrat puisqu'il dépend de l'assuré, qui se trouve en situation de délaisser, de faire décréter le délaissement malgré l'assureur.

On pourrait en dire autant de l'expropriation pour cause d'utilité publique; le transfert de propriété s'y opère par la puissance de l'autorité et non par la volonté des parties; cependant la jurisprudence (C. Bruxelles, 27 juillet 1875; Pas. 75. 2. 319 et 30 juillet 1888 ; Pas. 88. 2. 417 — Cas. 1er juin 1876; Pas. 76. 1. 279) décide qu'à défaut par l'expropriant de consigner l'indemnité, l'exproprié a le droit d'exiger la résolution de l'expropriation, à l'égal de tout vendeur non payé. L'assuré qui délaisse et n'est point payé, n'est pas moins fondé à réclamer la résolution du délaissement; le décrètement du délaissement et celui de l'expropriation doivent, sous le rapport de l'irrévocabilité, être placés sur la même ligne.

ART. 217.

L'assureur du profit espéré ne peut, en cas de délaissement, rien demander sur la chose à celui qui l'a fait assurer.

SOMMAIRE.

892. — Le profit espéré peut être assuré dans les cas prévus par la loi (art. 1. L. 1874) ; il s'en suit qu'il peut être délaissé. Mais en quoi consiste le délaissement du profit espéré ? Quand le profit est matériellement séparé de l'objet qui le procure, tel que le fret du navire, le prix de passage, le profit maritime d'un prêt à la grosse, le délaissement porte sur cette chose distincte; la question devient embarrassante lorque le profit se confond avec l'objet qui le donne; il en est ainsi du profit espéré des marchandises et c'est de ce profit que s'occupe l'article 217. Fallait-il décomposer le produit de la marchandise délaissée en deux parts correspondant : l'une à la somme assurée comme valeur de la marchandise, l'autre à la somme assurée comme profit espéré, attribuer à l'assureur du profit une part proportionnelle du sauvetage ou l'excédent du produit de la marchandise délaissée sur la somme assurée par l'assureur de cette marchandise, ou enfin ne lui attribuer aucune part de son produit ? Cette dernière solution est celle que consacre l'article 217.

Le délaissement du profit espéré ne fût-il qu'un moyen donné à l'assuré d'obtenir une indemnité rapide, encore le droit de le délaisser nè pourrait-il être dénié à l'assuré, bien que celui-ci n'abandonne à l'assureur aucune valeur utile.

L'article 217 ne s'occupe que du cas où la marchandise est délaissée; il est étranger à l'action d'avaries.

893.— L'origine de cet article est relatée dans les procès-verbaux de la Commission gouvernementale (N. B. n° 775). Un membre de cette Commission proposa de refuser, en principe, à l'assureur du profit espéré d'une marchandise délaissée tout droit sur cette marchandise; il admettait cependant une exception " pour le cas où, la marchandise ayant été vendue en cours de voyage, le produit, déduction faite de tous les frais jusqu'à destination, excède la valeur assurée sur marchandise, ou lorsque, en cas de jet, la somme reçue par contribution dépasse cette valeur " ; il accordait, dans ce cas, l'excédent de produit à l'assureur du profit espéré. Cette dernière disposition ne fut pas admise, les principes généraux furent jugés suffisants pour sauvegarder tous les intérêts en cas de fraude.

Un membre émit l'avis que la fraude de l'assuré aurait pour effet de libérer l'assureur. Il ne faut pas prendre ces mots à la

lettre. Que l'assureur s'appuie sur l'article 17 de la loi de 1874 qui oblige l'assuré à faire toute diligence pour atténuer le dommage, ou sur l'article 1134 du Code civil qui impose aux parties contractantes l'obligation d'exécuter de bonne foi les conventions légalement formées, il n'y trouvera que la base d'une action en dommages-intérêts et non d'une exception libératoire ; la fraude doit ne pas lui nuire, il ne faut pas davantage qu'elle lui profite.

ART. 218.

En cas de délaissement du fret, le fret de la partie du chargement sauvée ou débarquée aux ports d'échelle, et le prix du passage dû au moment du sinistre, quand même il aurait été payé d'avance ou en cours de voyage, appartient à l'assureur du fret, sans préjudice des droits des prêteurs à la grosse, de ceux des matelots pour leur loyer et leur rapatriement et des frais et dépenses pendant le voyage.

ART. 219.

Dans le même cas, l'assureur du fret peut déduire de la somme assurée tout ce que l'assuré est dispensé de payer pour gages de l'équipage ou pour toutes autres dépenses comprises dans l'assurance et dont, par l'événement, il est déchargé.

La prime sur le montant déduit sera intégralement restituée.

Code de 1807. Art. 386. — Le fret des marchandises sauvées, quand même il aurait été payé d'avance, fait partie du délaissement du navire, et appartient également à l'assureur sans préjudice des droits des prêteurs à la grosse, de ceux des matelots pour leur loyer, et des frais et dépenses pendant le voyage (1).

(1) L'article 386 a été abrogé en France par la loi du 12 août 1885.

SOMMAIRE.

894. — Le Code de 1807 (art. 347) interdit l'assurance du fret et, en cas de délaissement du navire, attribue le fret à l'assureur du navire, comme accessoire du bâtiment délaissé (art. 386). La loi de 1879 s'est inspirée d'idées différentes : le fret est un objet distinct du navire, susceptible d'être assuré séparément (art. 168); la logique commande d'attribuer, en cas de délaissement, les débris du fret à l'assureur du fret.

La plupart des commentateurs du Code (Bédarride, n° 1577; Laurin, IV, p. 185; Boistel, n° 1421; Em. Cauvet, n° 405; Valroger, n° 1899; Lyon-Caen et Renault, n° 2188) refusent, en cas de délaissement, aux assureurs sur corps le fret des marchandises débarquées avant le sinistre dans des ports d'échelle; quelques-uns (Droz, n° 598; Courcy, *Comm. des polices franç.* p. 147) leur accordent ces frets. La question s'est reproduite devant la Commission gouvernementale, à propos de l'assureur du fret, après que l'assurance et le délaissement isolés du fret eurent été admis; les procès-verbaux relatent les motifs qui ont fait attribuer ces frets acquis à l'assureur du fret :

Une discussion s'engage sur la proposition d'allouer ainsi à l'assureur sur fret, le fret acquis aux ports d'échelle lorsqu'il s'agit d'un voyage avec faculté de faire échelle.

Quelques membres font observer que l'abandon du fret à l'assureur, en cas de délaissement, est basé sur ce que le fret n'étant pas dû à l'assuré, pour la partie de la marchandise perdue, il est équitable que l'assureur, obligé d'indemniser l'assuré de cette perte, conserve pour lui la partie du fret qui reste due pour la partie sauvée des marchandises. Lorsque le voyage se fait avec faculté de faire échelle, il y a autant de frets distincts qu'il y a de ports d'échelle; chacun de ces frets, dont le montant varie nécessairement suivant la distance à parcourir d'un port à l'autre, est acquis et payé au fur et à mesure du débarquement dans chaque port d'échelle.

Il n'y a donc pas de motifs de les abandonner à l'assureur lorsque, par suite d'un sinistre arrivé postérieurement, l'assuré effectue le délaissement.

On répond que, laisser l'assuré en possession des frets payés en cours de voyage, ce serait lui assurer un avantage en cas de sinistre; l'assureur se trou-

verait exposé à l'indemniser d'une perte qu'il n'a pas subie. Dans les voyages avec faculté de faire échelle, il n'y a en réalité qu'un seul voyage jusqu'au lieu de la destination définitive. L'armateur doit munir son navire de tout le nécessaire pour son voyage entier.

Toutes les dépenses qu'il doit faire à cet effet sont représentées par le fret. Aussi l'assurance sur fret se contracte-t-elle pour une somme représentant le montant du fret pour le voyage entier. En cas de délaissement, n'importe à quel moment s'est produit le sinistre, l'assuré doit recevoir le montant de cette somme tout entière, et par suite les frets qui lui ont été payés dans les divers ports d'échelle doivent rester acquis à l'assureur. (N. B. n° 778.)

La solution proposée par la Commission fut admise et consacrée par l'article 218 de la loi de 1879.

Le texte de cet article nous apprend que le délaissement du fret doit comprendre indistinctement les frets payés d'avance, ceux payés en cours de voyage et ceux qui ne sont réglés qu'à destination; il ne nous dit pas s'il faut y comprendre les frets acquis à tout événement ou seulement ceux qui sont en risque? La Cour de cassation de France (26 novembre 1879; D. 80.1.131) a attribué à l'assureur du navire tous les frets, même ceux acquis à tout événement; l'arrêt est basé sur ce que " l'assuré qui délaisse la chose ne peut en retenir les produits utiles ". Aujourd'hui que le fret s'assure isolément, on conçoit difficilement l'assurance d'un fret qui ne court aucun risque; si cependant le propriétaire du navire assure tous les frets d'un voyage et charge quelques marchandises moyennant un fret acquis à tout événement, nous pensons qu'il doit tenir compte de ces frets à l'assureur en cas de délaissement; la somme globale assurée sur frets est fixée de façon à comprendre tous les frets de voyage, quels qu'ils soient (Desjardins, n° 1579*bis*). Il faut attribuer aussi à l'assureur les frets des marchandises prises dans un port de relâche à la suite d'une déviation forcée; ces frets réduisent d'autant la perte que la relâche forcée occasionne à l'assureur des frets (E. Cauvet, I, n° 41. — Sent. arb. du Havre, 21 octobre 1889; R. D. M. V. 489).

L'assureur du fret brut, quand il y a délaissement, remet à l'assuré le montant de la perte totale et récupère une partie de ce débours en encaissant les frets sauvés.

Quand l'assuré intente l'action d'avarie, c'est lui-même qui encaisse les frets sauvés; l'assureur ne débourse que la perte nette.

Le bénéfice du fréteur peut être entamé de deux façons: la perte d'une partie des marchandises peut réduire le montant des

frets bruts encaissés ; une relâche forcée peut augmenter les dépenses normales du voyage. L'assureur du fret est tenu des deux pertes, la perte directe et la perte indirecte, mais la première seule est récupérable par voie de délaissement ; la seconde donne lieu à une action d'avarie.

Les mêmes règles s'appliquent au prix de passage (N. B. n° 867) : qu'il s'agisse de passagers qui font toute la traversée ou qui n'en font qu'une partie, que le sinistre se place dans cette partie du voyage ou en dehors d'elle, que le prix du passage soit payé d'avance, en route ou à destination, qu'il soit acquis à tout événement ou ne le soit pas, tout ce que l'assuré a recueilli ou recueillera à ce titre doit être délaissé à l'assureur. L'assuré s'enrichirait s'il recevait de l'assureur une somme égale à l'ensemble des prix de passage et si, de plus, il conservait quelques-uns de ces prix.

L'indemnité d'assistance ne doit pas être comprise dans le délaissement; elle n'est pas un fret; elle est un produit extraordinaire, compensation d'un danger couru, du courage déployé et, d'ordinaire, d'une prolongation notable du voyage. Les commentateurs du Code admettent la même solution mais ils l'appliquent au délaissement du navire (Valroger, n° 1912; Droz, II, p. 361; Laurin, IV, p. 191; Weil, n° 264; Lyon-Caen et Renault, n° 2193; Desjardins, n° 1578).

L'assureur d'un navire, mis au lieu et place de l'assuré par le délaissement, doit respecter les chartes-parties conclues par le propriétaire assuré (V. n° 889), à moins qu'il y ait fraude de la part de celui-ci (Alauzet, n° 2275; J. V. Cauvet, n° 326). Si l'affrètement est en *travers* et que le navire périsse au voyage d'aller, aucun fret n'est dû; il n'y en a donc aucun à délaisser (Valroger, n° 1904).

L'assureur du fret n'a pas à se préoccuper des sous-frets (Lyon-Caen et Renault, n° 2190; Valroger, n° 1906). Les conventions entre l'affréteur et les sous-affréteurs sont, pour l'assureur du fret, *res inter alios actæ;* il n'a à se préoccuper que des conventions conclues entre le fréteur et l'affréteur. Réciproquement, l'assureur des sous-frets n'a pas à se préoccuper des arrangements entre fréteur et affréteur, mais exclusivement des conventions entre affréteur et sous-affréteur (V. n° 72).

895. — Devenu, par le délaissement, propriétaire des frets

sauvés, l'assureur du fret succède à l'assuré dans tous ses droits; il n'en acquiert pas de plus étendus. De même que le tiers-détenteur d'un immeuble doit le purger des privilèges et des hypothèques qui le grèvent, de même l'assureur (V. n° 311) doit laisser déduire du fret toutes les créances privilégiées sur le fret (Alauzet, n° 2273); celles des prêteurs à la grosse et de l'équipage ne sont indiquées qu'à titre d'exemples. Les frais et dépenses faits pendant le voyage et pour le voyage sont, en général, par rapport au fret, des frais conservatoires; ils sont privilégiés à ce titre sur les frets qu'ils ont aidé à produire ou à conserver.

L'article 218 de la loi maritime, comme l'article 386 du Code, en énonçant les déductions à opérer sur le fret délaissé, ne statue que sur les rapports de l'assureur avec les tiers (Desjardins, n° 1579 *quater*), il ne touche pas aux obligations respectives de l'assureur et de l'assuré; à cet égard la liberté des conventions est entière.

896. — Les charges du fret peuvent être supérieures à la perte de fret relative au voyage assuré. M. de Valroger (n° 1908) prévoit l'hypothèse d'un fret délaissé grevé de loyers relatifs à une période plus longue que la période assurée; le fait est d'autant moins anormal que l'article 4 n° 7 étend le privilège de l'équipage, pour ses loyers, à tout le temps écoulé depuis l'ouverture du rôle. On pourrait citer d'autres exemples. Généralisons et disons que l'assureur a un recours contre l'assuré pour tout ce dont les charges du fret excèdent les obligations de l'assureur; si ces charges sont connues avant le moment où l'assuré doit recevoir le montant des frets délaissés, l'assureur retient la différence; ce serait faire un circuit inutile que de payer d'abord et de demander ensuite restitution.

897. — L'article 219 est un emprunt fait par la Commission extra-parlementaire au Code de commerce hollandais; citons les procès-verbaux de cette Commission :

Un membre fait remarquer que l'assuré, n'ayant le droit d'être indemnisé que pour la perte réelle qu'il éprouve, doit tenir compte à l'assureur de toutes les dépenses dont le sinistre a eu pour effet de le décharger : il propose de sanctionner ce principe, ainsi que l'a fait l'article 617 du nouveau code hollandais, par la disposition suivante :

" Dans le même cas, l'assureur du fret peut déduire de la somme assurée tout ce que l'assuré est dispensé de payer pour gages de l'équipage ou pour toutes autres dépenses comprises dans l'assurance et dont, par l'événement, il est déchargé.

„ La prime sur le montant déduit sera intégralement restituée. „

Cet article est adopté sans contestation. (N. B. nº 779.)

Avant de prendre cette résolution, la Commission avait écarté une proposition qui, dans la mesure où elle est équitable, se trouve absorbée par la décision que nous venons de relater. Recourons encore aux procès-verbaux :

Un membre est d'avis qu'il y a lieu aussi d'abandonner à l'assureur sur fret la partie sauvée des victuailles. Les victuailles sont comprises dans le fret qui les représente ; aussi l'assurance sur fret couvre-t-elle toujours les victuailles, de sorte que la partie sauvée de celles-ci revient nécessairement, en cas de délaissement, à l'assureur sur fret.

On objecte que la loi ne peut consacrer un pareil principe, puisqu'elle permet d'assurer séparément les victuailles et le fret.

Lorsque chacun de ces objets aura été assuré séparément, il est bien évident qu'en cas de délaissement la partie sauvée des victuailles doit rester acquise à celui qui a assuré les victuailles, et non à l'assureur du fret. On oppose, à la vérité, qu'en pratique, on ne fait jamais assurer séparément le fret et les victuailles ; mais la loi, permettant de le faire ainsi, ne pourrait consacrer l'abandon des victuailles à l'assureur du fret, en cas de délaissement, sans exposer les parties à des difficultés très sérieuses au cas où des assurances distinctes auraient été contractées. Lorsqu'il n'en aura été contracté qu'une seule sur le fret, si la pratique admet que cette assurance couvre en même temps les victuailles, la partie sauvée des victuailles reviendra nécessairement à l'assureur sur fret, en cas de délaissement, sans qu'il soit nécessaire d'en faire l'objet d'une disposition de loi. (N. B. nº 778.)

Les victuailles non consommées représentent des dépenses épargnées au fréteur, elles sont l'équivalent de l'argent destiné à acheter un supplément de victuailles dans un port de relâche.

L'article 219 consacre un principe général : toutes les dépenses que le fréteur eût dû faire sans le sinistre et dont ce sinistre le dispense doivent être déduites de la somme à payer par l'assureur.

Supposons une perte totale du fret, produite par le naufrage du navire ; la perte du fret net est réellement totale, celle du fret brut peut n'être totale qu'en apparence ; le naufrage a épargné au fréteur le payement des gages et de la nourriture de l'équipage pendant une partie du temps qu'aurait pris le voyage dans des conditions normales de navigation ; l'assureur du fret

brut déduit du montant de ce fret les sommes ainsi épargnées. Il agit de cette façon en cas de délaissement; il n'agirait pas autrement si l'assuré intentait l'action d'avarie ; le résultat des deux actions ne diffère pas sous ce rapport (Cruysmans, Révision du C. de com. n° 200).

On a prévu, au sein de la Commission extra-parlementaire, l'hypothèse d'une assurance de victuailles se plaçant à côté de l'assurance du fret ; dans ce cas l'assurance du fret ne porte pas sur le fret brut, mais sur ce fret moins les victuailles. On peut assurer séparément, non seulement les victuailles, mais les loyers de l'équipage, et même tous les frais de navigation ; dans cette dernière hypothèse l'assurance du fret ne porte que sur le fret net : les articles 218 et 219 supposent une assurance du fret brut (Valroger, n° 1909).

898. — Lorsque la somme assurée sur fret est, par application du premier paragraphe de l'article 219, diminuée du montant des dépenses épargnées par le fréteur, la prime est restituée par l'assureur en proportion de la réduction que subit la somme assurée.

Supposons la somme assurée réduite d'un quart par suite d'économies sur les frais de la navigation ; la prime est réduite dans la même proportion, l'assureur en restitue un quart à l'assuré.

L'article 219 déroge au principe d'après lequel l'assureur a droit à la prime entière dès qu'il a commencé à courir le risque ; l'assureur ne reçoit pas même une indemnité de ristourne (art. 177). Le Code hollandais (art. 657), qui a servi de modèle au législateur belge pour le surplus de l'article 219, n'oblige l'assureur du fret à aucune restitution de prime.

ART. 220.

En cas de prise par corsaires ou ennemis ou d'arrêt de la part d'une puissance, l'assuré est tenu de faire la signification à l'assureur dans les trois jours de la réception de la nouvelle. — Le délaissement des choses assurées ne peut être fait : — Qu'après un délai de six mois de la signification, si la prise ou l'arrêt a eu lieu dans les mers d'Europe, et dans celles qui séparent l'Europe de l'Asie et de l'Afrique ; — Qu'après le délai d'un an, si la capture ou l'arrêt a eu lieu en pays plus éloigné. — Dans le cas où les marchandises capturées ou arrêtées seraient périssables, les délais ci-dessus mentionnés seront réduits à un mois et demi pour le premier cas, et à trois mois pour le second cas. — Si la chose assurée a été jugée de bonne prise, ou si elle a été confisquée avant l'expiration de ces délais, le délaissement peut être fait par la signification de cette nouvelle aux assureurs.

ART. 221.

Pendant les délais portés par l'article précédent, les assurés sont tenus de faire toutes diligences qui peuvent dépendre d'eux, à l'effet d'obtenir la libération et la mainlevée des choses capturées ou arrêtées. — Pourront, de leur côté, les assureurs, ou de concert avec les assurés ou séparément, faire toutes démarches à même fin.

Code de 1807. Art. 387. — En cas d'arrêt de la part d'une puissance, l'assuré est tenu de faire la signification à l'assureur, dans les trois jours de la réception de la nouvelle. Le délaissement des objets arrêtés ne peut être fait qu'après un délai de six mois de la signification, si l'arrêt a eu lieu dans les mers d'Europe, dans la Méditerranée ou dans la Baltique. Qu'après le délai d'un an, si l'arrêt a eu lieu en pays plus éloignés. Ces délais ne courent que du jour de la signification de l'arrêt. Dans le cas où les marchandises arrêtées seraient périssables, les délais ci-dessus mentionnés sont réduits à un mois et demi pour le

premier cas, et à trois mois pour le second cas. — Art. 388. — Pendant les délais portés par l'article précédent, les assurés sont tenus de faire toutes diligences qui peuvent dépendre d'eux, à l'offet d'obtenir la mainlevée des effets arrêtés. Pourront de leur côté, les assureurs ou de concert avec les assurés, ou séparément, faire toutes démarches à même fin. — Art. 395. — En cas de prise, si l'assuré n'a pu en donner avis à l'assureur, il peut racheter les effets sans attendre son ordre. L'assuré est tenu de signifier à l'assureur la composition qu'il aura faite, aussitôt qu'il en aura les moyens. — Art. 396. — L'assureur a le choix de prendre la composition à son compte, ou d'y renoncer : il est tenu de notifier son choix à l'assuré, dans les vingt-quatre heures qui suivent la signification de la composition. S'il déclare prendre la composition à son profit, il est tenu de contribuer, sans délai, au payement du rachat dans les termes de la convention, et à proportion de son intérêt, et il continue de courir les risques du voyage, conformément au contrat d'assurance. S'il déclare renoncer au profit de la composition, il est tenu au payement de la somme assurée, sans pouvoir rien prétendre aux effets rachetés. Lorsque l'assureur n'a pas notifié son choix dans le délai susdit, il est censé avoir renoncé au profit de la composition.

Ordonnance de 1681. Liv. III. Tit. VI. Art. 49. — En cas d'arrêt de prince, le délaissement ne pourra être fait qu'après six mois, si les effets sont arrêtés en Europe ou Barbarie ; et après un an, si c'est en pays plus éloigné ; le tout à compter du jour de la signification de l'arrêt aux assureurs ; et ne courra, en ce cas, la fin de non-recevoir portée par l'article précédent contre les assurés, que du jour qu'ils auront pu agir. — Art. 50. — Si toutefois les marchandises arrêtées sont périssables, le délaissement pourra être fait après six semaines, si elles sont arrêtées en Europe ou en Barbarie, et après trois mois, si c'est en pays plus éloigné, à compter aussi du jour de la signification de l'arrêt aux assureurs. — Art. 51. — Les assurés seront tenus, pendant les délais portés par les deux articles précédents, de faire toutes diligences pour obtenir mainlevée des effets arrêtés et pourront les assureurs les faire de leur chef, si bon leur semble. — Art. 66. — En cas de prise, les assurés pourront racheter leurs effets, sans attendre l'ordre des assureurs, s'ils n'ont pu leur en donner avis, à condition toutefois de les avertir ensuite, par écrit, de la composition qui aura été faite. — Art. 67. — Les assureurs pourront prendre la composition à leur profit, à proportion de leur intérêt ; et, en ce cas, ils seront tenus d'en faire leur déclaration sur le champ, de contribuer actuellement au payement du rachat, et de couvrir les risques du retour, sinon de payer les sommes par eux assurées, sans qu'ils puissent rien prétendre aux effets rachetés.

SOMMAIRE.

899° — Délais spéciaux à la prise et à l'arrêt.
900° — Obligations de l'assuré pendant l'arrêt ou l'instance en validité de la prise.
901° — Droit des assureurs pendant les mêmes périodes.
902° — L'assuré doit-il faire des avances dans l'intérêt de l'assureur ?
903° — Suppression des articles 395 et 396 du Code de 1807.

899.—En règle générale, l'assuré a le droit de délaisser les choses assurées dès qu'une cause de délaissement existe ; lorsque cette cause est l'arrêt ou la prise, il ne suffit pas que le fait existe, il faut qu'il se prolonge pendant un délai dont la durée varie suivant le lieu de la prise ou de l'arrêt et la nature de la chose prise ou arrêtée. Le délai est de six mois quand l'événement se produit dans les mers d'Europe ou dans celles qui séparent l'Europe de l'Asie et de l'Afrique, d'un an quand il a lieu dans d'autres mers ; ces délais sont réduits : le premier à un mois et demi, le second à trois mois, lorsqu'il s'agit de marchandises périssables, c'est-à-dire de nature telle qu'une détérioration *matérielle* notable (Valroger nº 1919) serait la conséquence de la prise ou de l'arrêt s'il se prolongeait pendant le délai normal de six mois ou d'un an.

L'article 387 du Code, après avoir fixé ces délais à un certain nombre de mois « de la signification » de la prise ou de l'arrêt, ajoute : « Ces délais ne courent que du jour de la signification » ; la loi de 1879 a supprimé cette répétition inutile.

Les délais accordés à l'assuré par les articles 203 et 204 pour faire le délaissement ne commencent à courir qu'après l'expiration de ceux fixés par l'article 220 ; ils prennent cours immédiatement après. La cause de délaissement doit, en cas de prise ou d'arrêt, comme en toute autre circonstance de nature à donner ouverture au délaissement, être signifiée à l'assureur dans le délai de l'article 206, c'est-à-dire dans les trois jours de la réception de la nouvelle.

Le Code n'avait établi ce régime exceptionnel que pour l'arrêt, la loi de 1879 l'a étendu à la prise par corsaires ou ennemis; l'arrêt a un caractère temporaire (V. nº 232), la prise un caractère provisoire jusqu'au moment où elle est validée. L'assimilation de ces deux cas de délaissement est justifiée dans les procès-verbaux de la Commission extra-parlementaire :

Un membre propose d'ajouter à cet article le cas de prise par corsaires ou ennemis. Sous l'empire des principes qui régissent aujourd'hui les relations internationales entre les différentes puissances, il y a mêmes motifs de suspendre la faculté de délaissement dans ce cas que dans le cas d'arrêt de puissance. Les mots : par corsaires ou ennemis, doivent être ajoutés, parce que l'article devrait rester sans application au cas de capture par pirates. Dans ce cas, en effet, il est certain que les marchandises sont perdues pour l'assuré, qui doit pouvoir faire immédiatement le délaissement.

Il propose d'ajouter un dernier paragraphe pour autoriser le délaissement

immédiat dans le cas de l'article, lorsque la chose assurée a été confisquée ou jugée de bonne prise, avant l'expiration des délais, puisqu'alors encore la perte éprouvée par l'assuré est certaine.

La Commission admet les deux premières propositions. (N. R. n° 781.)

Une décision validant la prise ou prononçant la confiscation de la chose assurée met fin aux délais de l'article 220, s'ils ne sont pas encore expirés ; la situation temporaire ou provisoire qui les justifiait fait place à une situation définitive.

900. — L'article 17 de la loi du 11 juin 1874 impose à l'assuré l'obligation de faire toute diligence pour prévenir ou atténuer le dommage ; l'article 221 de la loi maritime contient une application de ce principe : l'assuré doit faire ce qui dépend de lui à l'effet d'obtenir la libération des choses capturées, la mainlevée des choses arrêtées. La sanction inscrite dans l'article 17 de la loi de 1874 : " le tout à peine de dommages-intérêts, s'il y a lieu " domine l'article 221 de la loi maritime. Il en est de même des règles inscrites dans l'article 17 de la loi de 1874 au sujet du remboursement des frais faits par l'assuré ; celui-ci y a droit " lors même que le montant de ces frais, joint au montant du dommage, excéderait la somme assurée et que les diligences faites auraient été sans résultat. Néanmoins, les tribunaux ou les arbitres, lorsque les parties auront compromis, pourront réduire le montant des frais ou même refuser de les allouer, s'ils jugent qu'ils ont été faits inconsidérément, en tout ou en partie. " Nous avons déjà fait remarquer (V. n° 656) que l'adoption de ce principe nouveau a eu pour conséquence la suppression de l'article 381 du Code de 1807 et une modification de l'article 393.

Le remboursement des dépenses faites par l'assuré lui est dû, que l'arrêt ait été levé, ou qu'il ne l'ait pas été.

901. — Les assureurs peuvent, seuls ou de concert avec les assurés, faire, pendant l'arrêt ou l'instance en validité de la prise, toutes démarches aux fins de libérer les choses assurées (Weil, n° 275 ; Desjardins, n° 1475). L'assureur ne devient propriétaire des objets délaissés qu'après acceptation ou validation du délaissement ; nous nous trouvons dans une période antérieure au délaissement et, à plus forte raison, au délaissement validé ; on eût donc pu contester à l'assureur le droit de se substituer à

l'assuré à l'effet d'obtenir la libération d'une chose qui n'est pas la sienne. L'article 221 lui accorde le droit d'agir, sans limiter l'exercice de ce droit.

Deux actions concurrentes peuvent se contrarier; l'intérêt commun de l'assureur et de l'assuré, la responsabilité qui incombe à l'assuré, soit qu'il agisse, soit qu'il se renferme dans un rôle passif, ont paru des garanties suffisantes contre les inconvénients que présentent deux actions parallèles.

L'assuré qui refuse le concours de son assureur compromet le recours qu'il exercera plus tard contre lui.

902. — L'assuré doit-il employer ses ressources ou son crédit pour obtenir la libération du navire pris ou arrêté? Nous avons examiné déjà (V. nº 835), à propos des réparations du navire, la question de savoir si, en cours de voyage, l'assuré doit s'engager personnellement pour sauvegarder les intérêts de l'assureur. Ajoutons aux autorités citées, les décisions rendues par la Cour de Rennes (7 février 1888; R. D. M. IV. 16) et par la Cour de Cassation de France (Req. 16 décembre 1889; R. D. M. V. 472) à propos du navire *Harmonie;* le principe y est posé en ces termes: « Si l'armateur est rigoureusement tenu de puiser dans les ressources de son navire (sa fortune flottante) tout ce qu'il peut en tirer pour pourvoir aux réparations de ce navire, il ne peut être tenu au delà. » Ce qui est vrai des réparations l'est aussi en cas de prise ou d'arrêt; la jurisprudence trace une règle générale applicable à toutes les dépenses de sauvetage.

Le commentaire de l'article 17 de la loi sur les assurances en général nous a amenés (V. nº 655) à nous exprimer en ces termes: « L'assuré ne doit pas seulement agir dans le but d'atténuer le dommage, il doit faire agir les autres, demander les concours nécessaires et assumer ainsi des obligations personnelles; on ne peut cependant l'entraîner indéfiniment dans la voie des avances; ses ressources et son crédit pourraient n'y pas suffire. » Les atténuations qui terminent cette appréciation des obligations de l'assuré doivent être bien plus accentuées en matière d'assurances maritimes; les frais de sauvetage que comportent les assurances terrestres se placent au moment même du sinistre; celui-là seul qui est sur les lieux peut y pourvoir; les assurances maritimes nécessitent des réparations et des procédures de longue durée.

La loi maritime détermine (art. 24 et 156) les ressources mises à la disposition du capitaine pour pourvoir aux besoins pressants du navire; l'assureur qui trouve ces moyens trop onéreux ou inefficaces est libre d'en fournir d'autres.

903. — Autrefois la prise aboutissait souvent au rachat immédiat des objets capturés; la convention fixant la rançon se nomme une composition. Le code de 1807 règle les obligations de l'assureur vis-à-vis de l'assuré qui a libéré les objets assurés en payant rançon.

Ce règlement se conçoit lorsque la prise est, par elle-même, une cause de délaissement; depuis qu'il faut qu'elle se prolonge pendant six mois ou un an, on ne conçoit plus une prise donnant lieu, d'une part à rançon, et d'autre part à délaissement.

Les procès-verbaux justifient en quelques lignes la suppression des articles 395 et 396 du Code:

Les art. 395 et 396 sont supprimés. Basés sur la faculté qu'avait l'assuré d'effectuer le délaissement immédiat en cas de prise, ils ne peuvent plus être maintenus en présence de la modification apportée à l'art. 387, suivant laquelle le délaissement, en cas de prise, est assimilé à celui résultant de l'arrêt de puissance. (N. B. nº 784.)

ART. 222.

Le délaissement à titre d'innavigabilité ne peut être fait, si le navire échoué peut être relevé, réparé et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination. — Dans ce cas, l'assuré conserve son recours sur les assureurs, pour les frais et avaries occasionnés par l'échouement.

Code de 1807. Art. 389. — (Même texte que l'article 222 ci-dessus.)

SOMMAIRE.

904° — L'innavigabilité est une cause de délaissement, quelle que soit la fortune de mer qui l'engendre.
905° — Divers cas d'innavigabilité.
906° — Le navire réparé peut-il être délaissé pour cause d'innavigabilité ?

904. — L'innavigabilité du navire a été rangée par la Déclaration du 17 août 1779, le Code de 1807 et la loi de 1879 au nombre des causes de délaissement (V. n° 835); parmi ces causes il en est qui consistent dans des fortunes de mer déterminées : la prise, l'échouement avec bris, le naufrage; la cause à laquelle nous sommes arrivés peut être la conséquence de n'importe quelle fortune de mer; la nature de l'accident qui y donne lieu est indifférente, il suffit qu'il rende le navire impropre à la navigation.

Le texte de l'article 222 peut faire supposer que l'innavigabilité du navire doit être la conséquence d'un échouement; les rédacteurs de ce texte, emprunté par le législateur de 1879 au Code de 1807 et par le Code à la Déclaration de 1779, se sont préoccupés surtout de la cause d'innavigabilité la plus fréquente à l'époque où il a été formulé; les procès-verbaux de la Commission gouvernementale constatent le caractère général de l'article 389 du Code, 222 de la loi de 1879 :

L'art 389 n'a pas pour objet de limiter la faculté du délaissement au seul cas d'innavigabilité résultant d'échouement. D'après le système du code, le délaissement par suite d'innavigabilité peut être fait, quelle qu'en soit la cause, sauf lorsque le navire peut être relevé, réparé et mis en état de continuer sa route. Hors ces cas, le délaissement peut être effectué immédiatement, lorsqu'il s'agit du navire. (N. B. n° 760.)

905. — Le Code et la loi de 1879 donnent de l'innavigabilité une définition négative : le navire avarié, susceptible d'être remis en état de continuer son voyage jusqu'à destination, ne peut être délaissé à titre d'innavigabilité. La Déclaration de 1779 (art. 4) emploie une forme positive : « Dans le cas où le navire, par fortune de mer, aurait été mis hors d'état de continuer sa navigation et aurait été condamné en conséquence, les assurés pourront faire délaissement à leurs assureurs du corps et quille, agrès et apparaux dudit navire. » La condamnation n'est plus nécessaire et l'innavigabilité absolue, l'impossibilité matérielle de réparer le navire, ne l'est pas davantage. Nous avons vu que l'innavigabilité relative doit être assimilée à l'innavigabilité absolue en matière de délaissement (V. n° 835) comme en matière d'affrètement (V. n° 392), d'engagement de marins (V. n° 241) et de vente de navire (V. n° 170).

Pour mettre obstacle au délaissement il n'est pas nécessaire que le navire réparé ait continué sa route, il suffit qu'il ait pu la conti-

nuer après réparations; le Code et la loi de 1879 ont dissipé l'équivoque qui pouvait naître des termes employés par l'article 5 de la Déclaration de 1779 : « Ne pourront être admis les assurés à faire le délaissement du navire qui aura échoué si le dit navire, relevé, soit par les forces de son équipage, soit par les secours empruntés, a continué sa route jusqu'au lieu de sa destination. » (Bédarride, n° 1598.)

906. — Le navire peut-il être délaissé pour innavigabilité relative après avoir été réparé? Trois hypothèses doivent être considérées : *a)* le navire n'a subi que des réparations provisoires; *b)* les réparations définitives sont commencées et révèlent la nécessité de réparations beaucoup plus importantes que celles qu'on avait cru devoir faire; *c)* les réparations sont achevées et leur coût a dépassé les prévisions. La première hypothèse est simple; une mesure conservatoire ne peut compromettre les droits de l'assuré (C. Rouen, 19 juin 1876; D. 78. 2. 205). La seconde ne l'est pas moins : l'on ne peut supposer que l'assuré ait, à un moment où le droit de délaisser ne s'était pas révélé, renoncé à user de ce droit; le Code allemand (art. 878) lui reconnaît le droit de délaisser dans l'hypothèse que nous examinons. La troisième et dernière hypothèse comporte une solution différente. L'assuré doit faire le délaissement quand les choses sont, sinon entières, au moins aussi intactes que possible; il ne peut priver l'assureur du droit de tirer du navire le parti qu'il juge le plus avantageux. Lorsque les réparations ont été effectuées par l'assuré, sans la participation de l'assureur, l'assuré a opté pour l'action d'avarie et renoncé au délaissement.

ART. 223.

Si le navire a été déclaré innavigable, l'assuré sur le chargement est tenu d'en faire la notification dans le délai de trois jours de la réception de la nouvelle.

ART. 224.

Le capitaine est tenu, dans ce cas, de faire toutes diligences pour se procurer un autre navire à l'effet de transporter les marchandises au lieu de leur destination.

ART. 225.

L'assureur court les risques des marchandises chargées sur un autre navire, dans le cas prévu par l'article précédent, jusqu'à leur arrivée et leur déchargement.

ART. 226.

L'assureur est tenu, en outre, des avaries, frais de déchargement, magasinage, rembarquement, de l'excédent du fret, et de tous autres frais qui auront été faits pour sauver les marchandises.

ART. 227.

Si, dans les délais prescrits par l'article 220, le capitaine n'a pu trouver de navire pour recharger les marchandises et les conduire au lieu de leur destination, l'assuré peut en faire le délaissement.

Code de 1807. Art. 390. — (Même texte que l'article 223 ci-dessus). — Art. 391. — (Même texte que l'article 224 ci-dessus). — Art. 392. — (Même texte que l'article 225 ci-dessus). — Art. 393. — L'assureur est tenu, en outre, des avaries, frais de déchargement, magasinage, rembarquement, de l'excédent du fret et de tous autres frais qui auront été faits pour sauver les marchandises, jusqu'à concurrence de la somme assurée. — Art. 394. — (Même texte que l'article 227 ci-dessus.)

SOMMAIRE.

907° — Les articles 223 à 227 déterminent les effets de l'innavigabilité du navire sur l'assurance du chargement.

908° — Obligations de l'assuré sur chargement.

907. — L'innavigabilité du navire affecte l'intérêt des chargeurs dans une mesure très différente de celui de l'armateur. Le but commun de tous les intéressés est l'arrivée à destination; or, tandis que ce but devient irréalisable pour le propriétaire du navire, il se réalisera d'ordinaire, pour le propriétaire du chargement, au prix de quelques retards. La prise, l'arrêt et l'innavigabilité ont cela de commun pour les chargeurs que ces causes peuvent n'immobiliser leurs marchandises que pendant un temps assez court et qu'elles peuvent aussi les immobiliser indéfiniment; la loi détermine les limites au delà desquelles l'immobilisation cesse d'être réputée provisoire et doit être considérée comme définitive; ces limites sont les mêmes en cas d'innavigabilité qu'en cas de prise ou d'arrêt. La limite dépassée, l'état réel des marchandises devient indifférent; fussent-elles intactes, elles peuvent être délaissées; le défaut d'arrivée à destination équivaut alors à une perte totale (Bédarride, n° 1614). Mais il ne suffit pas, pour donner ouverture au délaissement des marchandises, que des réparations quelconques se prolongent au delà de la limite de l'article 227; il faut que le navire soit devenu innavigable (Lemonnier, n° 280; Desjardins, n° 1553; Valroger, n° 1961; Haghe et Cruysmans, n° 243).

Les cinq derniers articles du Titre VII ont pour objet de préciser l'influence que l'innavigabilité du navire exerce sur les rapports entre les assureurs du chargement et leurs assurés; les conséquences diffèrent, nous venons de le dire, suivant que les marchandises peuvent ou ne peuvent être réexpédiées du port de relâche au port de destination dans les délais légaux; l'hypothèse de la réexpédition est régie par les articles 225 et 226, l'hypothèse contraire par l'article 227. Avant d'en aborder l'examen, il nous faut expliquer les obligations que les articles 223 et 224 imposent à l'assuré sur chargement et au capitaine.

908. — L'article 17 de la loi du 11 juin 1874 oblige tout assuré, sous peine de dommages-intérêts, à donner connaissance du dommage à l'assureur, aussitôt ce dommage arrivé; l'article 206 de

la loi maritime impose à l'assuré l'obligation de signifier à l'assureur, dans les trois jours de leur réception, les avis qu'il a reçus; l'article 223 rappelle, une fois de plus, cette prescription à l'assuré sur chargement; il l'oblige à notifier à son assureur l'innavigabilité du navire qui porte ses marchandises, dans les trois jours à dater du moment où ce fait est parvenu à sa connaissance.

L'inutilité de cette répétition nous dispense d'examiner la question de savoir si les mots de l'article 223 " navire *déclaré* innavigable " s'appliquent exclusivement à un navire régulièrement condamné? En fût-il ainsi, l'innavigabilité de fait n'en devrait pas moins être notifiée à l'assureur; cet avis serait prescrit par l'article 206, s'il ne l'était pas par l'article 223.

La notification de l'article 223 a les mêmes conséquences que la signification de l'article 206 puisqu'elle se confond avec elle; l'exploit forme le point de départ (art. 203-220) du délai qui précède le délaissement (Valroger, n° 1945). Il suffit, pour faire courir le délai, que la notification soit faite, il n'est pas nécessaire qu'elle soit parvenue à l'assureur (Valroger, n° 1956). La distinction a de l'importance pour les exploits faits à l'étranger, par la voie de la poste.

La notification est inutile quand l'assureur, averti le premier de l'innavigabilité, en a lui-même avisé l'assuré (Req. 9 décembre 1884; D. 85, 1, 462; — Desjardins, n° 1549).

909. — Les articles 94 et 97 déterminent les obligations du capitaine *ès qualité,* c'est-à-dire du fréteur, et celles de l'affréteur ou chargeur, lorsque le navire s'arrête dans un port de relâche et ne peut continuer le voyage; l'article 224 se borne à rappeler le devoir imposé au capitaine de louer un autre navire pour faire parvenir le chargement à destination. Ce n'est pas que l'obligation existe à l'égard de l'assureur — le capitaine n'a pas traité avec lui; — la loi prend soin de la rappeler parce que l'assureur peut obliger l'assuré à faire valoir ses droits. Le contrat d'assurance n'engendre aucune obligation nouvelle pour le capitaine, celui-ci n'a pas à se préoccuper de l'éventualité du délaissement; l'article 224 n'existât-il pas, la situation du capitaine n'en serait pas changée; toutes ses obligations dérivent du contrat d'affrètement, elles sont les mêmes vis-à-vis des chargeurs assurés que vis-à-vis des chargeurs non assurés.

L'article 391 du Code (224 L. 1879) a pour effet, d'après M. Bédarride (n° 1605), de faire du capitaine le mandataire légal de l'assureur et de l'assuré à la fois. Il n'est, à notre avis, le mandataire de personne (V. n° 107); il est le préposé du propriétaire du navire et le gérant d'affaires des chargeurs (V. n° 439).

Nous avons reconnu (V. n° 390) au chargeur le droit de faire la réexpédition lui-même, s'il est présent ou représenté au port de relâche (E. Cauvet, II, n° 214); user du droit que nous lui avons reconnu vis-à-vis du fréteur peut être son devoir vis-à-vis de l'assureur, puisque l'assuré doit faire toutes diligences pour prévenir ou atténuer le dommage (art. 17 L. 1874).

MM. Bédarride (n° 1606), E. Cauvet (II. n° 219), Desjardins (n° 1550), Lyon-Caen et Renault (n° 2166) reconnaissent à l'assureur le droit de se substituer au capitaine pour choisir le navire qui transportera les marchandises à destination. MM. Bédarride et Desjardins ne justifient pas leur opinion; M. Cauvet l'appuie sur « l'article 7 de la déclaration de 1779, encore en vigueur comme raison écrite, qui porte : *les assureurs, ainsi que les assurés, feront diligence pour trouver un navire;* » MM. Lyon-Caen et Renault appliquent, par analogie, l'article 388 du Code (221 L. 1879) qui permet aux assureurs de faire, de concert avec les assurés ou séparément, toutes démarches à l'effet d'obtenir la libération ou la mainlevée des choses capturées ou arrêtées. La Commission française de 1865 a jugé bon de compléter l'article 391 du Code en y ajoutant le paragraphe qui termine l'article 388. A défaut d'un pareil texte, peut-on contester le droit de l'assureur? Nous ne le pensons pas. L'assureur doit supporter toutes les conséquences du sinistre ; il est juste que celui qui court tous les risques puisse prendre les mesures qu'il juge utiles pour les réduire. L'assuré doit, à la demande de l'assureur, se joindre à lui; le capitaine ne consentirait pas à remettre les marchandises à l'assureur sans l'agrément de l'assuré; fréteur, il ne connaît que l'affréteur.

Nous renvoyons au commentaire des articles 94 et 97 pour tout ce qui se rapporte à l'obligation du capitaine, notamment pour la réexpédition fractionnée (V. n° 390 et Valroger, n° 1959; Desjardins, n° 1553), comme pour tout ce qui peut modifier cette obligation, par exemple la nature périssable de la marchandise (V. n° 391).

910. — Le chargement ne peut être délaissé à raison de l'innavigabilité si le capitaine trouve un navire convenable pour réexpédier les marchandises du port de relâche au port de destination ; l'assuré ne peut exercer alors que l'action d'avarie.

Supposons un changement de vaisseau et un contrat d'assurance qui n'autorise pas le transbordement. Ce changement apporté aux risques, s'il était volontaire, délierait l'assureur (art. 182); résultat d'une force majeure, il transporte ses obligations d'un lieu dans un autre, du navire primitif sur le navire substitué, celui-ci fût-il moins bon que le premier (Bédarride, n° 1610). Il importe peu que l'innavigabilité soit imputable au fréteur; l'assuré sur chargement n'est pas responsable du vice propre du navire, son assureur a les mêmes facilités que lui pour apprécier la valeur du vaisseau auquel la cargaison est confiée (V. n° 796).

Le transbordement ne s'opère ni sans frais, ni sans pertes : il faut extraire du navire primitif la marchandise assurée, la déposer à terre ou en allèges, la recharger sur le navire qui la conduira à destination; pendant ces opérations une partie de la marchandise se perd, une autre se détériore; l'assureur du chargement est responsable de toutes ces pertes et avaries envers l'assuré; il lui doit aussi l'augmentation de fret qui peut résulter du transbordement; il doit l'indemniser de toutes les pertes et avaries résultant de la fortune de mer qui a rendu le navire innavigable (Bédarride, n° 1611; Lyon-Caen et Renault, n° 2166).

M. Bédarride (n° 1612) enseigne que l'action accordée à l'assuré par la loi n'est pas une action d'avarie proprement dite, mais une action extraordinaire qui remplace celle en délaissement et doit en produire les effets. La loi ne reconnaît à l'assuré que deux actions: l'action d'avarie et l'action en délaissement; s'il ne peut délaisser, il n'a que l'action d'avarie, et il n'en a aucune si l'assurance est franche d'avaries (Desjardins, n° 1552).

Le Code limite l'obligation de l'assureur à la somme assurée; nous avons relaté précédemment (V. n° 656) le motif pour lequel la loi de 1879 supprime ces mots : l'article 17 de la loi de 1874 met à la charge de l'assureur tous les frais faits par l'assuré aux fins d'atténuer le dommage, lors même que le montant de ces frais, joint au montant du dommage, excède la somme assurée.

L'article 226 ne règle que les rapports entre l'assuré sur chargement et son assureur; ce dernier peut exercer contre les tiers tous les recours de l'assuré.

La relâche provoquée par l'innavigabilité du navire est une avarie commune, une mesure de salut commun puisque le bâtiment périrait s'il continuait sa route (Valroger, n° 1952). Est-ce à dire que l'assureur du chargement, subrogé dans les droits de l'assuré, ne puisse exercer un recours contre le propriétaire du navire dans le cas où l'innavigabilité provient du vice propre du navire? Non, l'auteur de la faute, cause de l'avarie commune, doit la réparer (V. n° 416); l'assureur sur chargement exercera, dans ce cas, son recours contre l'armateur.

911. — L'assuré sur chargement est en droit de délaisser, pour cause d'innavigabilité du navire, les marchandises dont la réexpédition, du port de relâche au port de destination, ne peut avoir lieu. Mais quand saura-t-on qu'elle ne peut avoir lieu? faudra-t-il que l'assuré attende indéfiniment le bon plaisir du capitaine? Non, la réexpédition tardive est assimilée à la non réexpédition; la loi juge qu'il faut considérer comme perdue la marchandise qui, chargée sur un navire devenu innavigable, n'a pas été réexpédiée dans les délais fixés par l'article 220.

La Cour de Bordeaux (22 août 1883; J. droit marit. 1888, p. 29) a jugé que le délai court, en l'absence de notification, si l'assureur a connaissance de l'innavigabilité; la notification, dans ce cas, n'aurait pas de raison d'être. Nous ne pouvons adhérer à cette doctrine; la notification de l'article 223 a pour but de fixer le point de départ d'un délai; il dépend de l'assuré de le faire courir; il n'est pas libre d'y substituer la date, souvent impossible à déterminer, à laquelle l'assureur a eu connaissance de l'innavigabilité.

Une dispense de notification, datée et signée par l'assureur, équivaut à la notification.

L'expiration des délais fixés par l'article 220 donne ouverture au délaissement; alors commencent les délais fixés par les articles 203 et 204, à l'expiration desquels le droit de délaisser est prescrit (Haghe et Cruysmans, n° 203).

Si le capitaine trouve un navire, au cours de ces seconds délais, le propriétaire du chargement ne peut le refuser, puisque ces délais ne concernent pas les rapports entre fréteur et affréteur. Agissant, non plus comme affréteur, mais comme assuré, ce propriétaire doit, préalablement au chargement, signifier le délaissement à l'assureur, de telle sorte que le rechargement ne puisse être interprété comme

une renonciation au droit de délaisser (Valroger, n° 1960; Bédarride, n° 1609).

Les parties sont libres de réduire les délais fixés par les articles 220 et 227 (E. Cauvet, II, n° 216). A défaut de réduction conventionnelle, le délaissement fait avant l'expiration de ces délais est sans valeur, mais l'assureur seul peut se prévaloir de cette nullité (Desjardins, n° 1553; Weil, n° 278).

L'assuré qui, après l'expiration des délais, recharge ou laisse recharger sa marchandise, sans en avoir fait le délaissement, devient non recevable à le faire (Valroger, n° 1960; Desjardins, n° 1553).

L'article 4 de la police d'Anvers n'admet pas le délaissement des marchandises, pour cause d'innavigabilité du navire, à moins que la perte ou la détérioration des marchandises assurées n'atteigne les trois quarts de leur valeur.

TITRE VIII

De l'abordage.

ART. 228.

En cas d'abordage de navires, si l'événement a été purement fortuit, ou déterminé par des faits de force majeure, les dommages sont supportés, sans répétition, par les choses qui les ont éprouvés. — Si l'abordage a été causé par une faute, tous les dommages sont supportés par le navire à bord duquel la faute a été commise. — La présence de pilotes ne fait pas obstacle à la responsabilité établie par le paragraphe précédent.

ART. 229.

S'il y a faute commise à bord des deux navires, il est fait masse des dommages, lesquels sont supportés par les deux navires dans la proportion de la gravité qu'ont eue les fautes respectivement constatées comme cause de l'événement.

Code de commerce de 1807. — Art. 407. — En cas d'abordage de navires, si l'événement a été purement fortuit, le dommage est supporté, sans répétition, par celui des navires qui l'a éprouvé. — Si l'abordage a été fait par la faute de l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé. — S'il y a doute dans les causes de l'abordage, le dommage est réparé à frais communs, et par égale portion, par les navires qui l'ont fait et souffert. — Dans les deux derniers cas l'estimation du dommage est faite par experts.

Ordonnance de 1681. Art. 10. Tit. VII. Liv. III. — En cas d'abordage de vaisseaux, le dommage sera payé également par les navires qui l'ont fait et souffert, soit en route, en rade ou au port. — Art. 11. Si toutefois l'abordage avait été fait par la faute de l'un des maistres, le dommage sera réparé par celui qui l'aura causé.

SOMMAIRE.

912. — Le titre VIII de la loi maritime belge est, comme les titres correspondants des Codes de commerce néerlandais, espagnol et portugais, intitulé : " De l'abordage „ ; les quatre articles dont il se compose, et qui sont la reproduction textuelle des articles 420, 421, 423 et 428 du projet français de 1867, se rapportent à " l'abordage de navires „. Les Codes allemand et italien ont mis l'intitulé en harmonie avec les articles qu'il domine ; ils l'ont rédigé en ces termes : " de l'abordage des navires „.

Une collision peut se produire entre un navire et un corps flottant d'une autre nature : épave, banquise, tronc d'arbre, bain, lavoir, ponton, etc. ; le navire peut aussi heurter un corps fixe : écueil, pieu, brise-glace, estacade, mur de quai, etc. ; ces collisions ne sont pas des abordages (Anvers, 31 mars 1887 ; J. A. 87. 1. 132. — Lyon-Caen et Renault, n° 2007). " Dans la langue usuelle du Code et du droit maritime, dirons-nous avec M. Desjardins (n° 1074) et les Pandectes belges (V° Abordage, n° 1), l'abordage est le choc de deux navires „ c'est-à-dire " de deux bâtiments naviguant ou susceptibles de naviguer „.

Il importe peu que l'un des navires, détourné provisoirement de sa destination, fasse corps mort et serve de limite dans des courses nautiques (C. Caen, 3 mars 1885 ; R. D. M. II, 261) ; mais il importe que le stationnement ne soit pas l'unique fonction du bâtiment ; un ancien navire dématé servant de magasin, d'hôpital, de prison etc., n'est plus un navire. Le tribunal supérieur hanséatique a jugé (30 novembre 1885 ; R. D. M. II, 451) que la collision entre un steamer et un bateau-réserve de poissons est un abordage, parce que, pour ce bateau, comme pour les bateaux-phares, le stationnement, bien qu'il soit leur état principal, n'est pas leur état exclusif. Les Pandectes belges *(Ibid.* n° 4) ne considèrent pas un bateau dragueur comme un navire.

L'abordage suppose le contact. Un steamer cotoie un bateau pesamment chargé ; le mouvement qu'il imprime aux eaux que le steamer traverse amène la submersion du bateau ; l'accident n'est pas un abordage (Sibille, n° 20). Un remorqueur abordé ou craignant de l'être, coupe la touline qui le relie au remorqué ; celui-ci dérive et échoue ; le dommage éprouvé par le remorqué n'est pas un dommage d'abordage ; il a pour cause le fait volontaire qui a suivi l'abordage ou l'a évité (Cas. f. 27 janvier 1880 ; J. P. 82. 494). Mais il suffit, pour qu'il y ait abordage, qu'une partie

quelconque du navire soit heurtée, fût-ce seulement la chaîne ou le câble qui le relie au quai ou à son ancre (C. Rennes, 9 avril 1851 cité par Desjardins, n° 1076).

Les distinctions que nous venons de faire ont un grand intérêt sous l'empire du Code de 1807, parce que ce Code déroge au droit commun lorsque l'abordage est douteux. Il n'en est plus ainsi en Belgique, depuis la loi de 1879; les conséquences d'un abordage et celles d'un heurt contre un corps fixe ou un corps flottant autre qu'un navire, ne diffèrent qu'en deux points : il faut restreindre aux abordages le droit de plaider par procureur, consacré par l'article 231, et les fins de non recevoir des articles 232 et 233.

Ces dispositions, spéciales aux abordages, ne s'appliquent qu'aux abordages maritimes. La nature maritime ou non maritime de l'abordage dépend du point de savoir si les navires en collision sont des navires de mer ou des bateaux d'intérieur; le lieu où se produit la collision est indifférent (C. Bruxelles, 3 avril 1879; Pas. 79. 2.309. et 8 décembre 1884; Pas. 85. 2. 115 — Pand. b. *ibid,* n° 14). Lorsque la collision se produit entre un navire de mer et un bateau d'intérieur, l'abordage est maritime pour le premier, non maritime pour le second; le navire de mer peut user du bénéfice de l'article 231, mais il ne peut opposer au bateau d'intérieur les fins de non recevoir des articles 232 et 233; par contre, ces fins de non recevoir peuvent être invoquées par le bateau d'intérieur, mais celui-ci ne peut se prévaloir de l'article 231 (Pand. b. *ibid.* n° 21.)

La loi maritime, nous l'avons dit (V. n° 1), ne s'applique ni aux navires de guerre, ni aux navires de plaisance, ni aux bâtiments du pilotage ou de la douane, elle ne régit que les navires qui font habituellement en mer une opération lucrative de navigation. Ce que nous avons dit de la loi maritime, en général, nous le répétons ici à propos des dispositions relatives à l'abordage qui dérogent au droit commun (Bruxelles, 25 mai 1866; J. A. 68. 2. 36; — Anvers, 17 janvier 1880; 81. 1. 41).

913. — La règle *res perit domino* est consacrée par toutes les législations maritimes modernes, en matière d'abordage, lorsque l'événement, occasion de la perte ou du dommage, est le résultat d'un cas fortuit ou d'une force majeure (art. 1148 C. civ.). Ne fût-elle inscrite, ni dans le Code de commerce, au titre « de

l'abordage „, ni dans le Code civil, au titre " des contrats „, cette règle devrait être observée en vertu des principes généraux du droit : la responsabilité suppose l'inexécution d'une obligation, c'est-à-dire une faute : *nemo præstat casum aut vim majorem.* La première partie de l'article 228 est donc inutile; on eût pu, comme l'a fait le Code civil, au titre " des engagements qui se forment sans convention „, ne pas exprimer ici l'irresponsabilité du cas fortuit.

Le Code de 1807 se borne à dire que chacun des *navires* supporte, sans répétition, le dommage qu'il a éprouvé, lorsque l'événement a été purement fortuit; la loi de 1879 généralise la disposition : les dommages sont supportés par les *choses* qui les ont éprouvés. Il n'était pas douteux, sous le Code, que la règle, énoncée pour les navires, s'appliquât aux cargaisons; le législateur de 1879 a cru bon de l'exprimer (N. B. n° 1082). Il eût pu exprimer la même règle de droit à propos des *personnes* qui se trouvent à bord des navires en collision (Lyon-Caen et Renault, n° 2014).

La force du vent ou du courant n'est considérée comme force majeure que lorsqu'elle empêche le capitaine de diriger son navire (V. n° 301) ou qu'elle se produit d'une façon tellement rapide et imprévue que le capitaine n'a pu se prémunir contre elle (Anvers 5 novembre 1862, 1er juin 1867, 11 juillet 1868 et 20 mai 1868 et 20 novembre 1869; J. A. 63. 1. 24; 67. 1. 140; 68. 1. 287; 69. 1. 395). Il incombe au capitaine d'établir qu'il a pris les précautions que comportaient le temps et la situation du navire (C. Bruxelles, 29 avril et 26 mai 1874; Pas. 75. 2. 95).

Le tribunal d'Anvers (10 juin 1887; J. A. 87. 1. 351) a jugé fortuit l'abordage causé par un navire bien amarré, mais dont les amarres avaient été rompues parce qu'un courant extraordinaire avait creusé le lit de la rivière sur lequel le navire reposait à marée basse.

Le fait d'un tiers dont on n'a pas à répondre constitue une force majeure : le navire jeté par un autre navire contre un troisième n'a pas à répondre, vis-à-vis de ce dernier, des conséquences de la collision (Anvers, 26 février 1867, 10 avril 1868, 24 octobre 1871, 1er avril 1874 : J. A. 67. 1. 81; 68. 1. 100; 71. 1. 276; 74. 1. 268. — Desjardins, n° 1114). Les Codes allemand (art. 741), italien (art. 644), espagnol (art. 831) et portugais (art. 667) disent expressément que lorsqu'un navire, sans sa faute, aborde un autre navire, parce qu'il a été abordé lui-même par la faute d'un troisième, toute la respon-

sabilité pèse sur ce dernier. Un second abordage, conséquence inévitable d'un premier abordage, est imputable à ceux qui, par leur faute, ont amené le premier (Anvers, 15 juin 1887; J. A. 87. 1. 314).

" Il est parfois difficile, écrit Marsden (p. 10), de tracer la ligne séparative entre la faute et le cas fortuit (between negligence and inevitable accident). „ Une fausse manœuvre, exécutée au dernier moment, dans l'agonie de la collision, pour employer l'énergique expression de Marsden, alors que l'abordage n'eût plus pu être évité que par un prodige d'habileté, n'est pas une faute. L'inévitable accident est celui qu'une diligence ordinaire n'eût pu conjurer (*ibid.* p. 7).

Il ne suffit pas, pour constituer le cas fortuit, que l'accident fût inévitable au moment où les mesures de précaution ont été prises; il faut se demander si, prises plus tôt, elles ne l'eussent pas évité. L'abordage n'est fortuit que si aucune faute, antérieure ou concomitante, n'a influé sur l'accident (C. Bordeaux 23 mars 1887; R. D. M. III 26). *Si modo non ipsius culpa is casus intervenerit* (Inst. Quib. mod. nº 2).

914. — Le juge peut, malgré les pièces, les enquêtes et les expertises, rester dans le doute au sujet des causes de l'abordage. Le Code de 1807 lui prescrit alors de faire une masse des dommages subis par les navires engagés dans l'abordage et de répartir cette masse entre ces navires par portions égales. L'Ordonnance répartissait ainsi la masse chaque fois que le caractère fautif de l'abordage n'était pas établi; l'abordage fortuit, de même que l'abordage douteux, était, suivant le mot de Valin (sur l'art. 10, Tit. VII, Liv. III), " jugé avarie commune pour les deux navires „. Le Code a fait cesser cette association forcée dans les cas où l'abordage est fortuit, la loi de 1879 y a mis fin dans ceux où la cause de l'abordage ne peut être établie.

La loi maritime ne mentionne même pas l'abordage douteux; elle le laisse sous l'empire des principes généraux du droit. Celui qui réclame d'un tiers la réparation du dommage que lui a fait subir le heurt de deux navires, doit démontrer que cette collision est imputable à celui qu'il attaque; le défendeur n'a pas à prouver que la cause de l'abordage est fortuite, c'est au demandeur à démontrer qu'elle est imputable au défendeur. En matière pénale le juge acquitte lorsque la prévention n'est

pas établie, comme lorsqu'il est établi que le prévenu n'est pas l'auteur de l'infraction; de même, le juge de l'abordage déboute le demandeur, aussi bien quand il ne prouve pas la faute du défendeur, que lorsque ce dernier démontre surabondamment qu'aucune faute ne lui est imputable. Tous les moyens de preuve sont, d'ailleurs, admissibles (Anvers 13 avril 1888; J. A. 88. 1. 227).

On discute la question de savoir si l'article 407 du Code de 1807 considère comme abordage douteux celui dont la cause ne peut être déterminée, ou s'il n'a en vue que l'abordage dont la cause n'est certainement pas un cas fortuit, bien qu'on ne puisse déterminer le navire qui a commis une faute (Pand. b. *ibid.*, n° 65).

La Note explicative (p. 135) du projet français de 1867 montre l'inanité de cette discussion :

De deux choses l'une : ou les faits démontrent la faute, ou ils ne la démontrent pas ; s'ils ne la démontrent pas, l'abordage demeure fortuit, parce qu'on ne peut affirmer qu'il soit fautif. Si, au contraire, les faits démontrent la faute, ils doivent indiquer en même temps de quel côté elle procède, sans quoi la faute elle-même ne serait pas assez caractérisée pour être saisissable. Donc, ou il n'y aura pas de faute, ou il n'y aura pas de doute.

L'Exposé des motifs des amendements de 1875 reproduit ce passage de la Note française et ajoute :

Cette théorie nous semble la plus rationnelle. Elle est aussi celle que le législateur allemand a adoptée. (N. B. n° 1083.)

Le Code italien, au contraire, suppose que le juge peut, en certains cas, reconnaître qu'il y a faute sans pouvoir déterminer à quel navire elle est imputable. Son article 662 est ainsi conçu : " S'il y a doute auquel des navires la faute est imputable, ou s'il y a faute commune, chacun supporte les dommages et les pertes qu'il a éprouvés, sans droit à répétition ; chacun toutefois est solidairement tenu de la réparation des dommages et pertes causés aux marchandises, et des indemnités dues pour les blessures des personnes d'après les dispositions des articles précédents. "

Les Codes espagnol (art. 828) et portugais (art. 668) adoptent la même solution en cas d'abordage douteux.

915. — Le principe de la responsabilité de l'auteur du quasi-délit est inscrit dans l'article 1382 du Code civil; l'Ordonnance et le Code de commerce rappellent cette règle à propos de l'abor-

dage; la loi de 1879 réglemente de plus près les conséquences pécuniaires de l'abordage fautif. Elle prévoit le cas où deux ou plusieurs des navires engagés dans la collision ont une part de responsabilité; il est fait, dans ce cas, une masse des dommages, masse répartie entre les navires en faute, proportionnellement à la gravité des fautes commises (C. Bruxelles, 12 décembre 1883; J. A. 84. 1. 151). La jurisprudence appliquait cette règle avant que la loi de 1879 l'eût consacrée (C. Bruxelles, 16 mai 1872, 25 juin et 5 juillet 1875, 6 juillet 1876; Pas. 73. 2. 68; 76. 2. 413; 77. 2. 118. — Req. 30 juin 1879. D. 81. 1. 172. — 20 juillet 1880. J. P. 80. 854; 8 et 5 avril 1886 : J. P. 86. 646. — Valroger, n° 2117; Bédarride, n° 1780[ter]; Desjardins, n° 1128; Sourdat, n° 108).

Pour qu'il y ait lieu à partage de responsabilité il faut que les fautes commises à bord des deux navires aient l'une et l'autre contribué à amener la collision (Pand. b. *ibid.* n° 55 — C. Bruxelles, 29 avril 1874; Pas. 75. 2. 95 — *id.* 23 janvier 1882; J. A. 82. 1. 248 — *id.* 12 décembre 1883; J. A. 84. 1. 151. — C. Gand, 27 septembre 1887; Pas. 88. 2. 327. — Anvers, 5 avril 1878; J. A. 78. 1. 271 — *id.* 23 avril 1881; J. A. 81. 1. 183 — *id.* 13 décembre 1882; J. T. 83. 14).

Le juge du fait constate souverainement la faute et l'influence de la faute sur le dommage (Cas. 9 juillet 1885; Pas. 85. 1. 219. — Cas. f. 19 mars 1888; R. D. M. III. 663 et 1[er] avril 1889; R. D. M. V. 7); il fait souverainement la répartition de la masse (Sourdat, *ibid.)*.

En cas de faute commune aux deux navires les Codes néerlandais (art. 535), allemand (art. 737) et italien (art. 662) font supporter à chacun le dommage qu'il a éprouvé; aucun d'eux n'a d'action contre l'autre.

L'Exposé des motifs de 1875 justifie la préférence donnée par la loi de 1879 au système du projet français sur celui de ces divers Codes :

La législation allemande et le projet français se séparent lorsque, prévoyant le cas de faute réciproque, elles règlent la réparation du dommage. Tandis que le Code allemand, comme le Code néerlandais, refuse dans ce cas toute indemnité à l'une comme à l'autre des parties, le projet français dispose qu' " il „ est fait masse des dommages, lesquels sont supportés par les deux navires, „ dans la proportion de la gravité qu'ont eue les fautes respectivement consta- „ tées comme causes de l'événement. „ Art. 421.

Ici encore, nous sommes portés à admettre que la logique et le droit recommandent le projet français. Il n'est guère possible cependant de se dissimuler

qu'il sera souvent fort difficile de déterminer la mesure dans laquelle la faute de chacun a été cause de l'abordage. Mais, outre que cette difficulté ne sera pas insurmontable d'ordinaire, encore vaut-il mieux s'en rapporter à cet égard à l'appréciation équitable et éclairée de la justice dans chaque cas particulier, que de traiter les parties, toujours et *a priori*, comme si leurs fautes avaient été d'égale gravité (N. B. n° 1083).

La répartition proportionnelle aux fautes ne s'impose pas seulement au juge quand l'auteur responsable de chacune d'elles a pu être déterminé; les recherches du juge n'eussent-elles abouti que pour l'une ou plusieurs des fautes qui ont causé l'abordage. la répartition se fait en proportion des fautes constatées et de leur influence sur le dommage; la quotité du dommage afférente à une cause restée inconnue ou incertaine est réglée, entre les navires, comme si cette fraction du dommage était le résultat d'un cas fortuit.

Un abordage a lieu en rade d'Anvers entre deux steamers allemands, le remorqueur *Oscar* et l'*Alice Krohn*; les versions diffèrent: l'*Oscar* prétend que l'*Alice Krohn* s'est rapproché de son mouillage à une vitesse plus grande que celle du courant; l'*Alice Krohn*, au contraire, soutient que l'*Oscar*, en dérive, est venu le heurter. Le tribunal de commerce d'Anvers décide (15 juin 1887; J. A. 87. 1. 314) qu'aucune des deux versions n'est établie, mais que, même en adoptant la version de l'*Alice Krohn*, ce steamer sous vapeur et marchant doucement est en faute pour n'avoir rien fait dans le but d'éviter l'*Oscar*. Attribuant les trois quarts du dommage à la faute initiale, dont l'auteur n'a pu être déterminé, et un quart à la faute secondaire constatée, le tribunal condamne l'*Alice Krohn* à payer à l'*Oscar* le quart de ses dommages.

Dès que, de part et d'autre, il a été commis une faute qui a contribué à l'abordage, une répartition s'impose; les Pandectes belges (n° 57) critiquent avec raison un arrêt de la Cour de Bruxelles (21 décembre 1875; J. A. 76. 1. 81.) qui exige une faute d'une certaine gravité. Le juge peut ne pas admettre l'existence de la faute; dès qu'il constate la faute et le rapport entre elle et le dommage, il doit condamner l'auteur de la faute à supporter une partie du dommage; le degré de gravité des torts constatés ne peut influer que sur le degré de responsabilité.

La faute consiste, soit dans le fait du capitaine ou d'un autre membre de l'équipage, soit dans le vice propre du navire. La Cour de Bruxelles a décidé, le 30 janvier 1879 (Pas. 79. 2. 309),

que " le capitaine répond des imperfections ou des vices de construction du moteur dont il fait emploi. " Cette décision doit être généralisée : le capitaine est responsable de l'abordage dû au mauvais état des engins du navire, à leur insuffisance, mauvaise construction ou disposition (Anvers, 23 avril 1885; J. A. 86. 1. 136).

Ne pas garnir le navire d'un équipage suffisant est une faute analogue à celle qui consiste à le munir d'engins insuffisants; le capitaine qui n'emploie pas au déhalage de son navire le personnel nécessaire à cette opération, eu égard aux circonstances dans lesquelles la manœuvre s'opère, est responsable de l'abordage qui en résulte (C. Bruxelles, 26 mai 1874; Pas. 75. 2. 66).

916. — Ici se présente la question de savoir si l'abordage causé par le bris du gouvernail, d'un mât, d'une amarre ou de toute autre partie d'un des navires en collision, doit être présumé provenir de vice propre ou de cas fortuit?

La question que nous posons à propos du bris d'un engin du navire, peut être généralisée : le navire qui en aborde un autre est-il présumé fautif? Il ne l'est pas plus que le propriétaire de la maison qui communique l'incendie à la maison voisine (C. Bruxelles, 15 mai 1885; J. T. 85, 688) ou qui s'écroule sur elle (Cas. f. 19 avril 1887; J. P. 87, 521). Le tribunal d'Anvers a, néanmoins, décidé (16 novembre 1881; J. A. 82. 1. 37) que le navire abordeur doit, pour dégager sa responsabilité, prouver le cas fortuit.

Il n'y aurait pas d'abordage douteux si cette doctrine était vraie: ou bien l'abordeur établirait le cas fortuit, ou bien l'abordage serait réputé provenir de sa faute; il n'y aurait pas de milieu entre l'abordage fortuit et l'abordage fautif.

Au surplus, qu'entend-on par navire abordeur? Celui dont l'avant a heurté le flanc ou l'arrière de l'autre? L'impulsion donnée par une lame, un tour d'hélice ou de roue suffit pour intervertir ces situations.

Nous avons rappelé déjà (V. n° 661), à propos des assurances, que les seules présomptions qui forment preuve sont les présomptions légales (art. 1350 C. civ.) et les présomptions de fait graves, précises et concordantes (art. 1353 C. civ.). Ce qui est vrai de la preuve des obligations conventionnelles l'est aussi en matière d'obligations qui se forment sans convention; le texte du Code n'indique pas expressément le caractère général des règles rela-

tives aux preuves, l'Exposé des motifs de Bigot-Préameneu le constate et tous les commentateurs le reconnaissent (Demolombe, XIV, 2e part. n° 181; Laurent, XIX, n° 81).

Les lois de plusieurs pays admettent des présomptions légales en matière d'abordage. *Le Merchant shipping act* de 1873 en a établi deux. L'article 16 fait peser une présomption légale de faute sur le navire qui, s'il n'y est pas contraint par la nécessité, abandonne le théâtre de la collision sans avoir prêté à l'autre navire toute l'assistance possible et sans être resté auprès de lui aussi longtemps qu'il peut lui être utile; il doit, de plus, lui indiquer son nom, son port d'attache, le port d'où il vient et celui où il se rend. L'article 17 répute en faute le navire qui contrevient à l'une des règles prises, par ou en vertu des *Merchant shipping acts* de 1854 à 1873, en vue d'éviter les collisions, à moins qu'il ne démontre que les circonstances rendaient la contravention nécessaire (Marsden, p. 41; Desjardins, n° 1100). L'article 669 du Code portugais est ainsi conçu: " L'abordage est présumé fortuit, sauf dans le cas où les règlements généraux de navigation ou les règlements spéciaux du port n'ont pas été observés. "

Notre loi maritime n'établit aucune présomption légale de ce genre; le juge doit se guider d'après les présomptions de fait, scruter les circonstances de la cause et ne condamner que si le demandeur justifie de la réunion des deux conditions indispensables : une faute commise par le défendeur, un rapport de cause à effet entre la faute et la collision (C. Bruxelles, 18 mai 1881; Pas. 81. 2. 371; — C. d'appel d'Angleterre, 12 mars 1877; J. D. Int. 77. 431).

Nous rencontrons cependant, dans de nombreuses décisions judiciaires, des expressions de nature à faire croire à l'existence de présomptions légales. Que de fois n'y lit-on pas que la collision survenue entre un navire en marche et un navire ancré ou amarré est présumée provenir de la faute du navire en marche (C. Bruxelles, 4 juin 1856, 16 mai 1872, 29 avril 1874, 30 janvier et 24 février 1879, 25 avril 1879; Pas. 57. 2. 351; 73. 2. 33; 75. 2. 95; 79. 2. 310; 80. 2. 361; — C. Gand, 27 septembre 1887; Pas. 88. 2. 327; — C. Bordeaux, 28 juillet 1885; R. D. M. II, 659; — Anvers, 18 mai 1878, 28 avril 1879, 21 février, 23 avril, 5 juin 1881, 8 mai 1882, 27 décembre 1884, 13 avril 1888; J. A. 78. 1. 144; 79. 1. 350; 81. 1. 137, 183, 349; 82. 1. 343; J. T. 85. 30; J. A. 88. 1. 227; — Ostende, 15 février 1883; J. A. 84. 2. 74. — Desjardins, n° 1087;

Marsden, p. 34). La présomption n'est pas contestable, mais c'est une présomption de l'homme, basée sur ce que le navire au mouillage est immobile ou à peu près; le bon sens en déduit que le choc survenu entre le corps mobile et le corps immobile doit provenir de ce que le premier s'est jeté sur le second. Cette présomption isolée ne saurait constituer une preuve, puisque l'article 1353 du Code civil exige que les présomptions de l'homme forment un faisceau, mais elle est si puissante que le juge se contentera de l'appoint d'éléments secondaires, si minimes parfois, comparés à cette présomption maîtresse, qu'ils disparaîtront derrière elle.

Nous rencontrons même maintes décisions judiciaires où il est dit que les collisions entre steamer et voilier doivent être présumées imputables au steamer (C. Bruxelles, 31 juillet 1871; Pas. 73 2.49; — id. 16 mai 1872; J. A. 72. 1. 197; — Anvers, 5 février 1872, 28 décembre 1874, 23 février 1875; J. A. 72. 1. 307; 75. 1. 15 et 161; — id. 29 août 1888, R. D. M. IV. 453; — Ostende, 22 mars 1883; J. A. 84 2. 47; — C. Douai, 21 décembre 1885; R. D. M. II. 515); que l'abordage de deux steamers, dont un seul est sous vapeur, doit être présumé provenir de ce dernier (Anvers, 5 avril 1875; J. A. 75. 1. 152); en un mot, que, de deux navires en collision, celui qui a une supériorité sur l'autre et qui, à ce titre, est obligé par les règlements maritimes ou les règles de l'art nautique, de s'écarter de la route de l'autre, est présumé responsable de la collision.

Marsden (p. 31) s'élève contre ce qu'une telle théorie a d'excessif en droit : « Quand, observe-t-il, deux navires se rapprochent de façon à ce qu'il y ait risque d'abordage, la loi commande d'ordinaire à l'un de s'écarter de la route de l'autre, et à l'autre de continuer sa course. S'il se produit une collision entre eux, il ne faut pas présumer en faute le navire obligé de s'écarter de l'autre; l'obligation de l'autre de continuer sa course n'est pas moins stricte que son obligation de s'écarter. Mais, *s'il est prouvé* qu'il ne s'est pas écarté, une présomption de faute pèse sur lui, sans qu'il faille prouver aucun fait de négligence, à moins qu'il n'établisse des circonstances de nature à écarter la présomption. »

Ce mot présomption est équivoque; l'inobservation du règlement est supposée prouvée; le navire qui s'est permis de l'enfreindre n'échappera à la responsabilité de cette contravention que s'il démontre qu'elle était justifiée par une nécessité; mais, préalablement, son adversaire doit prouver la contravention. Chacun des

navires avait une obligation à remplir, positive ou active chez l'un, négative ou passive chez l'autre; si aucune lumière n'est apportée au débat, en dehors de l'existence des deux obligations, le juge ne peut prononcer une condamnation. Sans doute, le steamer a plus de facilités d'éviter la collision que n'en a le voilier, de même qu'un voilier ayant le vent largue en a plus que le voilier naviguant au plus près; mais, quand le juge ignore l'usage que chacun a fait des facilités qu'il posséde, ce serait un procédé sauvage que de condamner l'un des navires à raison des moyens plus puissants dont il dispose.

Un arrêt, rendu le 15 mai 1889 (Pas. 89. 2. 334) par la Cour de Bruxelles, dit le droit mieux que nous ne pourrions le faire :

" Attendu que, en matière d'abordage, comme en toute autre matière, la faute ne se présume pas; que sans doute le steamer qui, en plein jour et par un temps clair, aborde un voilier, est presque toujours responsable de la collision pour avoir enfreint l'article 17 ou l'article 18 de l'arrêté royal du 1er août 1880; mais que la possibilité d'apercevoir le voilier est toujours la condition essentielle de l'obligation de changer de route ou d'allure. "

Le juge du fait est souverain appréciateur des circonstances; quel besoin a-t-il de se réfugier derrière une quasi-présomption légale? Il pèse, dans chaque cause, l'ensemble des présomptions de fait et forme ainsi sa conviction.

917. — Les navires fautifs sont-ils solidairement responsables des dommages causés à leurs cargaisons, passagers et équipages?

L'article 50 du Code pénal porte: " Tous les individus condamnés pour une même infraction sont tenus solidairement des restitutions et des dommages-intérêts. " Lors donc que chacun des navires en collision a commis une infraction punissable de peines, la solidarité est indiscutable. En est-il de même lorsque les fautes de tous ou de quelques-uns ne sont que des quasi-délits ?

La jurisprudence et la doctrine, en général, reconnaissent aux victimes d'un quasi-délit le droit de réclamer de chacun des coauteurs de ce quasi-délit la réparation complète du dommage; l'entente cesse lorsqu'il s'agit de justifier ce droit. Les uns veulent que la condamnation soit solidaire et, lorsqu'on leur objecte que la solidarité ne se présume pas, qu'elle doit reposer sur un texte de loi ou sur une convention, ils répondent que l'article 1202 du Code

civil ne s'applique qu'aux obligations conventionnelles (Cas. f. 4 mai 1859; D. P. 59, 1. 314). D'autres basent la solidarité sur l'indivisibilité de la cause du dommage (Cas. f. 20 juillet 1852; D. 52. 1. 247; — Cas. 31 janvier 1887; Pas. 87. 1. 97).

M. Demolombe (XIII, n° 294 Ed. b.) enseigne que l'obligation des coauteurs d'un quasi-délit n'est ni solidaire, ni indivisible. Elle n'est pas solidaire, car la solidarité, dans le sens propre du mot, est un système complet, dérogatoire au droit commun, régi par les articles 1200 à 1216 du Code civil; on n'en peut détacher l'article 1202. Elle n'est pas indivisible, car l'indivisibilité d'une obligation dépend de son objet (article 1217 C. civ.) et non de sa cause; or, l'objet est ici une réparation pécuniaire, chose essentiellement divisible. M. Demolombe écarte donc la solidarité et l'indivisibilité, mais il accorde aux victimes du quasi-délit une action *in solidum* contre ses auteurs, lorsqu'on ne peut déterminer la part que chacun d'eux a prise au dommage (*ibid.* n° 280). On peut invoquer en ce sens un arrêt rendu le 12 janvier 1863 (D. 63. 1. 303) par la Cour de cassation de France ainsi qu'un arrêt récent de la Cour d'Alger (15 mars 1890 ; R. D. M. VI. 35).

D'après M. Demolombe une condamnation *in solidum* s'impose par la force des choses quand le juge ne parvient pas à déterminer la part que chacun a prise au dommage. Sans doute, le juge pourrait diviser la condamnation par parts égales, comme il le fait lorsqu'il s'agit, en pareil cas, de régler la répartition entre les coauteurs ; mais cet expédient manquerait ici d'équité. Le coauteur, convaincu d'avoir participé au quasi-délit, oppose une exception tirée de la participation d'autres coauteurs ; *reus excipiendo fit actor ;* il doit, pour dégager partiellement sa responsabilité, démontrer, non seulement le fait de la participation d'autrui, mais le degré de cette participation. M. Demolombe (*ibid.* n° 309) admet que le juge, après avoir condamné *in solidum* les coauteurs du quasi-délit, peut, suivant les circonstances, répartir entre eux, autrement que par parts viriles, le montant de cette condamnation. Ce système est-il logique? Le juge qui s'écarte de la répartition par parts viriles, détermine la part de responsabilité de chacun; s'il peut le faire dans la répartition entre coauteurs, comment ne le peut-il dans la condamnation prononcée au profit de la victime? La force des choses, dans ce cas, impose-t-elle une condamnation *in solidum?* La Cour de

Bordeaux l'a jugé (30 juillet 1888 ; R. D. M. IV, 259) en se basant sur ce que " la répartition n'affecte que les rapports des codébiteurs entre eux ", mais cet arrêt se base sur " l'indivisibilité du fait auquel tous ont participé ".

M. Laurent (XVII, n° 321) qualifie l'opinion de M. Demolombe d'arbitraire et d'inconséquente; autant il le loue d'écarter la solidarité proprement dite et l'indivisibilité, autant il le blâme d'admettre une obligation *in solidum* dans le cas où le degré de participation de chacun des auteurs du dommage ne peut être déterminé, solidarité imparfaite sans base légale; la division des dettes entre les codébiteurs est la règle, l'impossibilité de déterminer la part de chacun n'a d'autre conséquence que d'entraîner la division par parts viriles.

Enfin, l'on trouve dans certaines décisions judiciaires l'expression de ces pensées : les auteurs du fait dommageable sont tenus solidairement lorsque le fait est le résultat d'un concert entre eux (Cas. f. 29 décembre 1852; D. 53. 1. 49), ou n'eût pu être causé sans leur concours à tous (Dalloz, v° Responsabilité, n° 245. — Liége, 22 janvier 1878; Cloes et Bonjean, XXVII, 198; — Anvers, 16 décembre 1879 et 15 juin 1888; J. A. 80. 1. 308 et 89. 1. 369), ou enfin " quand la dette n'est pas susceptible d'une division ou d'une extinction partielle, chacun des coauteurs pouvant être considéré comme la cause originaire et exclusive de l'accident " (C. Bruxelles, 26 mars 1884; J. T. 85. 489).

La jurisprudence française est contraire à l'opinion de M. Demolombe et, à plus forte raison, à celle de M. Laurent (Cas. f. 28 janvier et 18 novembre 1885; J. P. 85. 1149 et 89. 123); il en est de même de la jurisprudence belge (Cas. 15 février 1886; Pas. 86. 2. 76; — C. Liège, 27 mars 1878 et 2 juillet 1885; Pas. 78. 2. 178 et 85. 2. 394. — C. Bruxelles, 16 juin 1856, 8 janvier 1863, 12 février 1866, 13 fevrier 1889 ; Pas. 53. 2. 354; 63. 2. 59; 67. 2. 224; 90. 2. 36); cependant la Cour de Bruxelles a jugé (8 décembre 1884; Pas. 85. 2. 115) que les dommages d'abordage causés à un navire remorqué, par la faute commune du remorqueur et d'un troisième navire, ne doivent pas faire l'objet d'une condamnation solidaire.

Les Codes italien (art. 662), espagnol (art. 827) et roumain (art. 674) consacrent la responsabilité solidaire des navires en faute.

Le Congrès de Bruxelles a voté la résolution suivante : " Si le dommage est imputable à deux ou plusieurs navires, tous répon-

dent solidairement du dommage causé aux tiers; la répartition de ce dommage entre les navires auteurs de l'abordage a lieu proportionnellement à la gravité des fautes respectivement commises. „

Les connaissements contiennent fréquemment des clauses d'irresponsabilité; l'armement peut s'affranchir ainsi, vis-à-vis des chargeurs, de la responsabilité civile des abordages causés par la faute du capitaine ou de l'équipage (C. Bordeaux, 1er décembre 1886; R. D. M. II, 531; — Bordeaux, 16 décembre 1887; R. D. M. III, 582). Quand un abordage se produit dans ces circonstances, les chargeurs n'ont d'action que contre l'armement du navire à bord duquel leurs marchandises ne se trouvent pas et contre les deux capitaines, en un mot contre les deux coauteurs et contre la personne civilement responsable de l'un d'eux. Une telle clause ne modifie par la répartition, elle n'a d'autre effet que d'empêcher la répercussion, sur l'un des armements, de la condamnation prononcée contre son capitaine; l'un des capitaines pourra être condamné en nom personnel et *ès-qualité*, l'autre ne le sera qu'en nom personnel.

918. — Le remorqueur ou le remorqué peuvent, pendant la remorque, se heurter l'un contre l'autre ou contre un troisième navire. En cas de heurt entre remorqueur et remorqué, la responsabilité de la collision se règle-t-elle entre eux comme entre navires indépendants, ou bien d'autres principes sont-ils applicables?

Deux arrêts français, l'un de la Cour de Pau (12 mars 1878; J. P. 79. 1038), l'autre de la Cour de Paris (21 février 1873; J. P. 74. 687 sous Cas.), ont considéré le contrat de remorque comme un contrat de transport; deux autres arrêts français, l'un d'Orléans (2 décembre 1857; J. P. 58. 1067), l'autre de Paris (16 avril 1886; J. P. 88. 1235), ainsi qu'une décision de la Cour hanséatique (16 mars 1889; R. D. M. V. 253), l'ont envisagé comme un louage de services; la première opinion impose au remorqueur l'obligation de prouver le cas fortuit pour se libérer de la responsabilité des dommages survenus en cours de transport; la seconde laisse le fardeau de la preuve à la charge du demandeur. Nous n'hésitons pas à nous ranger à cette dernière opinion; le remorquage et le halage ne sont point des transports, ce sont des traînages; sauf convention contraire, le droit commun en matière d'abordage régit les rapports entre remorqueur et remorqué.

Prenons maintenant l'hypothèse d'un heurt entre le remorqueur ou sa traîne et un autre navire. Nous avons cité (V. n° 64) la jurisprudence belge, d'après laquelle le remorqueur et le remorqué forment, au regard des tiers, un tout indivisible. La jurisprudence anglaise (Marsden, p. 189) et américaine (C. sup. États-Unis, 2 mai 1881; J. D. Int. 82. 439), sont conformes à la jurisprudence belge. Il résulte du lien qui unit les navires une présomption de faute commune lorsque cet ensemble est fautif, mais l'indivisibilité n'est pas telle que le remorqueur ne puisse établir que la faute provient exclusivement du remorqué ou réciproquement (Valroger, n° 2119; Marsden, p. 192). Il peut même arriver que le remorqueur et le navire contre lequel se heurte la traîne soient condamnés tous deux à réparer le dommage causé à celle-ci par l'abordage (C. Bruxelles, 8 décembre 1884; *Supra*. — Marsden, p. 204): dans ce cas, il est évident que remorqueur et remorqué ne forment pas un tout indivisible au regard de ce tiers navire.

En Belgique, comme en Angleterre, c'est d'ordinaire le remorqué qui commande le remorqueur (C. Bruxelles, 27 janvier 1887; Pas. 87. 2. 321. — Marsden, p. 190); celui-ci est le serviteur (servant) du remorqué et c'est ce qui nous a permis de dire (V. n° 64) que l'équipage du remorqueur forme un supplément temporaire de l'équipage du remorqué (C. Bruxelles, 31 octobre 1878; Pas. 79. 2. 254; — C. sup. hans., 7 janvier 1887; R. D. M. II, 716). Mais il n'en est pas toujours ainsi (Anvers, 13 juin 1888; J. A. 89. I. 369; — C. Bruxelles, 19 décembre 1888; Pas. 89. 2. 359), notamment lorsque le remorqueur est un sauveteur et que la direction du navire en danger lui a été explicitement ou implicitement confiée. Où est le commandement, là est la responsabilité. Il n'est, au surplus, pas possible que toute la responsabilité incombe au remorqué; « c'est au remorqueur, dit la Cour de cassation de France (23 juin 1886; R. D. M. III, 149), qu'incombe naturellement le soin de voir les obstacles ou les dangers de la route et de les éviter »; il peut voir ce qui échappe aux regards de l'équipage du navire qui le suit. En Amérique, fréquemment, des flottilles de barques sont sous la direction d'un seul remorqueur (Marsden, p. 197); quand il y a plus d'un navire remorqué et que néanmoins les remorqués entendent conserver le commandement de la remorque, ils doivent désigner l'un d'eux pour l'exercer (C. Bruxelles 27 janvier 1887; *Supra*).

Il peut d'ailleurs y avoir faute commune du remorqueur et du remorqué, quel que soit le commandant de la remorque ; un remorqueur qui, sans consulter le commandant de la remorque, prend une direction ou une allure imprudente, est en faute, et le remorqué l'est aussi pour n'avoir pas corrigé la marche du remorqueur; il ne suffit pas, pour exonérer le remorqué de toute responsabilité, qu'il abandonne le commandement au remorqueur; s'il a engagé un remorqueur insuffisant, ou s'il le contrarie par de fausses manœuvres, il sera responsable de ces fautes.

Le simple bon sens suffit pour décider, comme l'a fait le tribunal de commerce d'Anvers (23 août 1871; J. A. 72. 1. 96) que, si le remorqué est dégréé et sans commandement, la responsabilité de l'abordage ne peut peser sur ce corps inerte. Il en doit être de même du remorqué sans mâts et sans voilure, incapable de se guider et d'éviter la collision causée par une faute du remorqueur, commandant de la remorque (Ostende, 23 mars 1883; J. A. 84. 2. 47).

Le remorqueur, bien que commandé, n'est pas un instrument passif (Marsden, p. 14); il doit refuser d'exécuter des ordres contraires aux règles ou aux règlements de navigation (Anvers, 4 octobre 1871; J. A. 72. 1. 101); la responsabilité du remorqué n'exclut pas la sienne. A plus forte raison le remorqueur qui, sans raison, désobéit aux ordres du remorqué et amène ainsi une collision, ne peut-il en décliner la responsabilité (C. Bruxelles, 21 octobre 1878; *Supra)*. Le tribunal de commerce d'Anvers a décidé que le remorqueur qui coopère à la faute du remorqué, par action ou omission, est, solidairement avec le remorqué, commandant de la remorque, responsable des conséquences de l'abordage (Anvers, 24 mai 1888; J. A. 88. 1. 272), et il a décidé aussi que le remorqueur et le remorqué ne sont solidaires, que si la combinaison, la coexistence de leurs fautes respectives était nécessaire pour produire l'abordage (Anvers, 2 août 1883; J. A. 83. 1. 283). Nous nous référons à ce que nous avons dit au n° 917. Les règles qui régissent les quasi-délits, en général, doivent s'appliquer aux abordages auxquels un remorqueur est mêlé comme à ceux qui se produisent entre d'autres navires.

Le remorqueur doit, sous tous les rapports : force, navigabilité, équipement, être capable de remplir les services qu'il entreprend Marsden, p. 201); s'il fournit la touline, il est responsable de s

solidité; il doit s'assurer qu'elle est attachée de façon à n'être ni brisée, ni dénouée par les brusques mouvements de départ et d'arrêt (C. sup. hans., 7 janvier 1887; R. D. M. III. 208).

Les clauses d'irresponsabilité que les entrepreneurs de remorquage cherchent à introduire dans les contrats de remorque ne sont pas des clauses d'usage; si, à raison des précédents, elles peuvent être suppléées dans les contrats entre l'entrepreneur de remorquage et le capitaine d'un voilier, le chargeur qui confie sa marchandise à ce capitaine, en stipulant que le voilier sera remorqué sur un certain parcours, n'accepte pas, implicitement, la clause d'irresponsabilité convenue à son insu (Anvers, 24 mai 1888; *Supra ;* — C. Bruxelles, 5me Ch. 20 juin 1890).

919. — Le navire abordeur est-il responsable de l'abordage fautif quand, au moment de cet abordage, un pilote se trouve à bord?

M. Laurin a publié dans la Revue internationale de droit maritime (I, p. 548), un travail d'ensemble sur cette question. Les législations relatives au pilotage se divisent en trois catégories: tantôt le pilotage est facultatif, tantôt il est obligatoire en ce sens que le navire ne peut se soustraire au paiement de la taxe de pilotage, tantôt l'obligation de prendre un pilote à l'entrée des ports, havres et rivières, implique le devoir de lui confier la conduite du navire. La destitution temporaire du capitaine implique la suspension de la responsabilité de l'armateur; aussi le Code allemand (art. 740) porte-t-il: " Quand le navire s'est trouvé sous la conduite obligatoire d'un pilote lamaneur et que les gens composant l'équipage ont rempli les obligations qui leur incombent, l'armateur n'est pas responsable du dommage qui résulte d'un abordage causé par la faute du pilote. „ Le *Merchant shipping act* (article 388) édicte la même règle: " aucun propriétaire ou capitaine de navire n'est responsable des dommages occasionnés par la faute d'un pilote titulaire, dans les limites de la circonscription où l'emploi de ce pilote est obligatoire (Marsden, p. 226. 2411). „ Toutes les autres législations maritimes, la législation belge notamment (V. T. I, p. 12), laissent au capitaine le libre commandement de son navire, même quand il est obligé de prendre un pilote ou d'en payer la taxe. Aussi, partout ailleurs qu'en Allemagne, en Angleterre et dans les colonies anglaises (Seine, 26 mars 1887: R. D. M. III, 34), la pré-

sence à bord du pilote ne modifie ni la responsabilité du capitaine, ni celle de l'armateur; le pilote n'est qu'un conseiller (Lyon-Caen et Renault, n° 2009; Valroger, n° 2106; Desjardins, n° 1113).

Le dernier paragraphe de l'article 228 résout expressément la question : la présence de pilotes ne fait pas obstacle à la responsabilité du navire. L'Exposé des motifs des amendements de 1875 constate la conformité du nouveau texte et de la jurisprudence suivie précédemment en France et en Belgique (N. B. n° 1082. — C. Bruxelles, 4 juin 1856, 31 juillet 1858 et 30 mai 1873; Pas. 57. 2. 351 ; 58. 2. 381; 73. 2. 278. — C. Douai, 25 mars 1889; R. D. M. V. 20; Morel, p. 371).

Le Rapport de la Commission du Sénat précise la portée de cette partie de l'article 228 :

" La présence des pilotes ne fait pas obstacle à la responsabilité établie par le paragraphe précédent. " C'est-à-dire que la seule présence des pilotes à bord ne suffit pas pour exonérer le capitaine de toute responsabilité; il reste donc, dans tous les cas, responsable des fautes qu'il a pu commettre, mais si la faute a été commise par les pilotes, malgré le capitaine ou à son insu, la responsabilité sera naturellement encourue par l'auteur ou les auteurs de la faute. (N. B. n° 1593.)

Le Code espagnol (art. 834), constate, comme le fait la loi belge, la responsabilité du capitaine, malgré la présence à bord du pilote; il vise, de plus, le recours du capitaine contre le pilote. Le Code portugais (art. 672) énonce aussi le recours du capitaine contre le pilote ou la corporation des pilotes, s'il en existe une, quand, au moment de l'abordage, le navire se trouve sous la direction du pilote, en conformité des règlements.

La responsabilité personnelle du pilote dérive du droit commun; la loi belge a jugé inutile de l'exprimer.

920. — Quels dommages sont supportés par le navire fautif? Le Code de 1807 met " le dommage " à sa charge; la loi de 1879 dit : " tous les dommages ". L'Exposé des motifs des amendements de 1875 explique la raison de ce changement de texte; le législateur a tenu à exprimer, à propos de la responsabilité des fautes, comme à propos de l'irresponsabilité des cas fortuits, l'application aux cargaisons aussi bien qu'aux navires, des principes consacrés par l'article 228 (N. B. n° 1082).

Les dommages visés par cet article comprennent les dommages imprévus comme les dommages prévus par l'auteur de l'abordage (Demolombe, XV, n° 686; Laurent, XX, n° 523); mais faut-il les restreindre aux conséquences directes et immédiates de l'abordage, ou les étendre aux conséquences médiates et indirectes? La solution doit être, pour l'abordage, la même que pour tous autres quasi-délits. Recherchons la jurisprudence et la doctrine sur la matière.

Un arrêt de la Cour de cassation belge (3 mai 1861; Pas. 61. 1. 397) constate que les articles 1370 et 1382 du Code civil ne distinguent pas entre le dommage suite immédiate et le dommage conséquence médiate de la faute; d'après cet arrêt, la formule générale des articles 1382 et 1383 embrasserait à la fois le dommage direct et le dommage indirect. La distinction entre les deux catégories de dommages n'avait pas été soumise au juge du fait et, par conséquent, le moyen qu'en déduisait le demandeur en cassation n'était pas recevable. On conçoit que, dans cet état, il n'ait pas été discuté avec l'ampleur que l'on donne à l'examen des moyens qui ont subi le contrôle de la juridiction d'appel.

On pourrait invoquer encore les termes d'un arrêt de la Cour de Liége du 18 juillet 1883 (B. J. 84. 136); mais ces termes, comme le fit observer M. l'avocat-général de Trooz, à l'occasion d'un arrêt subséquent (12 décembre 1883; *ibid.* 133), ne peuvent être pris à la lettre : « La Cour, disait-il, n'a pas voulu donner aux mots « conséquence indirecte du fait dommageable », un sens qui la mettrait en contradiction formelle avec son propre arrêt du 18 janvier 1882 (B. J. 82. 522) »; et il démontrait que le dommage, abusivement qualifié indirect par l'arrêt du 18 juillet, était véritablement un dommage direct. L'annotateur du recueil périodique de Dalloz fait la même observation (D. 85. 2. 79).

La jurisprudence française est conforme à l'arrêt de Liége du 18 janvier 1882. Spécialement en matière d'abordage, elle restreint aux conséquences directes de l'abordage fautif la responsabilité de l'abordeur (Cas. f. 12 juin 1876; D. 76. 1. 477 ; — C. Paris, 21 février 1873; J. trib. com. 76. 290; — Marseille, 13 janvier 1887 et 1er août 1888; R. D. M. II, 572 et IV, 309. — V. aussi C. appel Hambourg, 8 février 1876; J. D. Int. 77. 535). La doctrine se prononce dans le même sens (Dalloz, V° Responsabilité, n° 232;

Sourdat, n° 105; Zachariae, IV, 17 et note de Massé et Verger; Larombière, art. 1380, n° 9; Marcadé, V, p. 281; Demolombe, XV, Ed. b. n° 687; Arntz, III, p. 238; Valroger, n° 2108; Desjardins, n° 1130 ; Lyon-Caen et Renault, n° 2010), à l'exception de M. Laurent qui se contredit à quelques pages d'intervalle (XX, n° 464 *in fine* et 529).

L'article 1382 du Code civil ne distingue pas entre les suites médiates et immédiates de la faute; il n'avait pas à le faire. Il exige entre le dommage et la faute un rapport de cause à effet; or les conséquences indirectes de la faute sont les conséquences directes d'un autre fait; cet autre fait est leur cause, elles en sont les effets.

Il faudrait un texte plus étendu que l'article 1382 du Code civil et l'article 228 de la loi maritime pour faire supporter à l'auteur de la faute les conséquences d'un fait qui lui est étranger. Les articles 1384, 1385 et 1386 du Code civil nous fournissent un argument *a contrario :* ils rendent le père, le maître, le propriétaire, responsable des dommages causés par une personne, un animal ou une chose dont il a la garde, bien que le rapport entre le dommage et la personne civilement responsable soit médiat; un texte de loi a, dans ces divers cas, édicté une responsabilité civile; cette responsabilité par ricochet, exceptionnelle de sa nature, n'est pas consacrée par l'article 1382.

Il est de jurisprudence que l'expropriant ne doit indemniser l'exproprié que des conséquences directes et immédiates de l'expropriation (Cas. 16 octobre 1851 et 14 mars 1889; Pas. 52. 1. 139 et 89. 1. 149 ; — C. Bruxelles, 2 mars 1871 ; Pas. 73. 2. 154; — C. Liége, 12 décembre 1889; Pas. 90, 2. 80 ; — C. Gand, 28 mars 1882; Pas. 82. 2. 296); cependant l'article 11 de la Constitution veut que nul ne soit privé de sa propriété, si ce n'est moyennant « une juste indemnité ». La victime d'un quasi-délit n'a pas droit à autre chose. A moins qu'un texte de loi, tel que l'article 7 de la loi du 28 février 1882 sur la chasse, ne commine, à son profit, une véritable peine pécuniaire, elle doit, comme l'exproprié, se contenter de la « juste indemnité » du dommage.

Ne serait-il pas inique que l'auteur d'un quasi-délit, fautif mais de bonne foi, fût traité plus sévèrement que l'auteur d'une faute contractuelle qui, de mauvaise foi, a manqué à ses obligations?

L'argument a frappé les auteurs des Pandectes belges et la conséquence qu'ils en tirent (V° Dommages-intérêts nos 335-337) les amène à étendre " la portée de l'article 1151 du Code civil dont les termes, peut-être trop limitatifs, ne répondent pas, d'après eux, à la pensée du législateur. " A les croire, toutes les conséquences *nécessaires* de la faute doivent être réparées par son auteur, qu'elles soient directes ou indirectes, médiates ou immédiates, que la faute soit contractuelle ou aquilienne (*ibid.* n° 329) : ils ont soin, il est vrai, d'ajouter qu' " il ne faudrait pas prendre le mot *nécessaire* dans un sens trop rigoureux ". Cette substitution du mot *nécessaire* aux termes dont se sert l'article 1151 du Code civil nous paraît d'autant moins heureuse que l'on donne plus d'élasticité à ce mot. Nous n'invoquons les Pandectes belges que pour constater leur accord avec la jurisprudence française et la doctrine sur ce point essentiel : les règles applicables à la faute contractuelle doleuse s'appliquent à la faute aquilienne lorsqu'il s'agit de déterminer les conséquences dommageables dont l'auteur de la faute est tenu.

Passons maintenant en revue les victimes de l'abordage et énumérons, en suivant la règle que nous venons d'adopter, les indemnités auxquelles chacune d'elles a droit :

A. *Navire abordé.* — Trois hypothèses peuvent se présenter.

1° *Le navire a péri.* L'indemnité comprend :

a) la valeur du navire au moment de l'abordage ; le juge la détermine *ex æquo et bono* (C. Bruxelles, 6 juillet 1876 ; Pas. 77. 2. 118. — Pand. b. v° Abordage, n° 427) ; s'il y a un sauvetage, son net produit vient en déduction de la valeur du navire.

b) le fret dont la perte du navire prive le fréteur (C. Aix, 22 novembre 1860 ; J. M. 61. 1. 83).

c) une indemnité d'attente (C. Bruxelles, 31 juillet 1871 ; Pas. 73. 1. 49. — *ibid.* 6 juillet 1876, *Supra).*

2° *Le navire n'a pas péri, mais est devenu innavigable.* La solution est la même ; le sauvetage consiste dans le produit de la vente du navire condamné, déduction faite des frais faits pour amener le navire dans le port où il est déclaré innavigable et pour y faire constater légalement l'innavigabilité (art. 27).

3° *Le navire peut être réparé.* L'indemnité comprend :

a) les frais d'assistance ou de sauvetage (C. Bruxelles, 16 mai 1872 ; J. A. 72. 1. 197 ; — Anvers, 5 janvier 1884 ; J. A. 84. 1. 142). L'abordé doit en justifier (Anvers, 23 janvier 1863 ; J. A. 63. 1, 274).

b) l'évaluation des réparations, sans aucune déduction pour différence du vieux au neuf (Anvers, 18 juin 1860, 18 juillet 1862, 13 février 1875, 12 mars 1880 ; J. A. 60. 1. 409 ; 63. 1. 85 ; 75. 1. 93 ; 80. 1. 263. — Valroger n° 2109).

Il importe peu que l'abordé applique à la réparation du navire la somme allouée à titre de dommages-intérêts (C. Bruxelles, 3 février 1877 ; Pas. 77. 2. 250 ; — Anvers, 13 février 1875 : J. A. 75. 1. 153).

c) les frais des opérations nécessaires pour pouvoir réparer le navire, telles que le déchargement, l'emmagasinage et le rechargement de la cargaison (Pand. b. *ibid.* n° 436).

d) les frais et commissions que l'abordé à dû payer pour se procurer, par emprunt à la grosse ou autrement, les fonds nécessaires aux réparations et à leurs accessoires, au cautionnement exigé pour pouvoir saisir le navire abordeur (C. Douai, 7 juillet 1886 ; R. D. M. IV. 391) ; les frais nécessaires pour faire classer par les agents du Lloyd le navire réparé (Trib. sup. emp. 19 mars 1888 ; R. D. M. IV. 321 ; — Anvers, 9 octobre 1877 et 25 juillet 1879 ; J. A. 78. 1. 105 ; 80. 1. 50) ; les frais du règlement d'avaries communes (Anvers, 18 avril 1884 ; J. A. 841. 296) et tous autres frais extraordinaires nécessités par l'abordage (Anvers, 5 avril 1875 ; J. A. 75. 1. 152).

e) les frais de chômage forcé (C. Rouen, 24 janvier 1876 ; J. P. 76. 690). Cette indemnité doit-elle être calculée au taux des surestaries ? M. de Valroger (n° 2109) l'enseigne et les Pandectes françaises *(ibid.* n° 123) indiquent ce mode comme d'usage constant et de jurisprudence en Belgique comme en France. Il pourra en être ainsi, si le montant des surestaries est proportionné au préjudice causé par le chômage (C. Bruxelles, 16 décembre 1867 ; J. A. 68. 1. 307) ; mais c'est au juge à fixer équitablement l'indemnité, sans se préoccuper des conventions conclues entre le fréteur et l'affréteur (Anvers, 23 janvier 1863 ; J. A. 60. 1. 274). L'usage de Bordeaux est d'accorder la moitié seulement des surestaries (C. Bordeaux, 28 juillet 1885 ; R. D. M. IV. 659). Un arrêt de Bruxelles du 8 novembre 1881 (Pas. 82. 2. 5) se borne à décider que « l'indemnité due, en cas d'abordage, pour le chômage du navire abordé, doit être réglée *d'après les mêmes principes* que les surestaries, c'est-à-dire sur le pied d'un taux à déterminer par tonneau de jauge et par jour, en tenant compte de la diminution de frais constatée pendant le chômage. »

L'indemnité de chômage court depuis le moment du sinistre jusqu'à l'achèvement des réparations (Anvers, 25 mars 1872 et 18 novembre 1873; J. A. 72. 1. 311; 74. 1. 120; — C. Bruxelles, 16 décembre 1867 ; *Supra)*. La période de chômage comprend le temps nécessaire pour conduire le navire dans un port étranger, à l'effet de l'y réparer (C. Bruxelles, 24 février 1879; Pas. 80. 2. 361), le temps perdu à attendre qu'une cale sèche soit disponible C. Bruxelles, 8 novembre 1881; Pas. 82. 2. 5), mais non le prolongement de séjour dans le port de réparation par suite de la fermeture de ce port par les glaces. Le tribunal de commerce d'Anvers (6 février 1868; J. A. 68. 1. 35) a considéré une telle fermeture comme une suite immédiate et directe de l'abordage; c'en est une suite indirecte.

Il n'est dû aucune indemnité de chômage forcé quand les réparations se font pendant le déchargement et le rechargement du navire; il n'y a point alors de chômage (C. Bruxelles, 1er juin 1868; J. A. 68. 1. 236; — Anvers, 13 février 1875, 2 juillet 1878; J. A. 75. 1. 193; 79. 1. 293.)

B. *Cargaison des navires en collision.* — Deux hypothèses peuvent se réaliser :

1° *La cargaison périt.* L'indemnité doit être égale à la valeur nette que les marchandises auraient eue au lieu de leur destination; cette valeur nette est obtenue en déduisant de la valeur brute, — prix-courant du lieu de la décharge (article 415 C. com.), — le fret et les frais. On évalue les marchandises péries par suite d'abordage comme on estime celles dont la perte constitue une avarie commune, à réparer par voie de contribution (V. n° 448). La valeur assurée ne peut être substituée à la valeur réelle (C. Bruxelles, 26 mars 1872; Pas. 72. 2. 397).

2° *La cargaison n'est qu'endommagée.* L'indemnité doit comprendre :

a) la perte matérielle causée, tant par la collision elle-même que par ses suites directes, telles que le déchargement, l'emmagasinage et le rechargement.

b) les frais de sauvetage qui grèvent la marchandise.

c) les frais de déchargement, emmagasinage, rechargement et tous autres frais de séjour dans le port de relâche, pendant les réparations du navire, y compris les soins à donner à la marchandise pour éviter qu'elle ne s'échauffe ou ne se détériore d'autre façon.

d) Le surcroît de fret si, pour conduire la marchandise à destination, il a fallu la transborder sur un autre navire.

e) Les intérêts sur tous ces frais et la perte d'intérêt du capital engagé dans l'opération, perte provenant du retard dans l'arrivée à destination.

L'abordeur peut devoir des indemnités aux propriétaires de marchandises qui ne se trouvent pas à bord lors de la collision. Un abordage se produit dans le port de chargement; la cargaison du navire est en magasin ou sur quai, prête à être chargée; le retard dans le chargement assujettit les chargeurs à des droits supplémentaires de quai ou de magasin; l'abordeur doit les en indemniser (Valroger, nº 2110).

C. *Personnes victimes de l'abordage.* — Les membres de l'équipage et les passagers peuvent être tués ou blessés, leurs effets peuvent être endommagés par la collision; l'abordeur fautif est responsable, envers les victimes ou leurs héritiers, des conséquences de sa faute. Le juge apprécie le préjudice *ex æquo et bono.*

M. Desjardins (nº 1111) cite un arrêt de la Cour d'Aix (10 janvier 1887; J. M. 77. 1. 243) d'après lequel celui des navires que l'abordage n'a pas mis en détresse et qui ne porte pas secours à l'autre, est responsable du préjudice, c'est-à-dire de l'aggravation du dommage, résultant de cette inaction injustifiée. Il est plus vrai de dire que le navire fautif peut, en prêtant secours à l'autre navire, diminuer le dommage dont il est responsable; mais, si le navire que l'abordage a mis en détresse est le navire fautif, l'autre navire n'a, vis-à-vis de lui, que des obligations d'humanité.

921. — Le dommage doit-il être expertisé ?

Le Code suppose que l'estimation du dommage est faite par experts; la loi de 1879 ne le prescrit point, elle s'en rapporte à la sagesse du juge. La jurisprudence donne au texte du Code la même portée (Cas. f. 23 avril 1873 ; D. 73. 1. 342). En Belgique, comme en France, une expertise contradictoire est la base normale des plaidoiries et des décisions judiciaires en matière d'abordage (Cas. f. 3 mars 1863; D. 63. 1. 123. — C. Paris, 17 décembre 1877 ; J. H. 78. 2. 81). L'expertise ne sert pas uniquement à estimer le dommage elle le constate, le décrit, en recherche et en détermine les causes. Les experts recueillent officieusement les dépositions des deux équipages et de tous ceux qui peuvent les renseigner au sujet de la

collision (C. Bruxelles, 31 octobre 1878, 24 février 1879 et 10 aout 1885 ; Pas. 79, 2. 252 ; 30. 2. 361 ; 86. 2. 322 ; — Req., 31 juillet 1872; J. P. 73. 314. — Desjardins, n° 1125). Ce n'est pas là une véritable enquête, soumise aux formes prescrites par le Code de procédure (Cas. f. 19 novembre 1856 et 17 novembre 1858 ; D. 57. 1. 60 et 59. 1. 32) ; c'est une information, que le juge peut compléter en ordonnant une enquête régulière.

Un arrêt de la Cour de Bruxelles (10 août 1885 ; Pas. 86. 2. 323) énonce qu'il faut tenir pour vrais les faits reconnus par les experts, aussi longtemps qu'il n'est pas démontré que leur rapport contient des erreurs de nature à en affaiblir l'autorité ; un autre arrêt de la même Cour (24 février 1879 ; Pas. 80. 2. 361) porte que, en présence d'un rapport soigneusement motivé, et en l'absence d'erreurs ou de contradictions signalées, il n'y a pas lieu d'ordonner une enquête. Nous n'y contredirons pas, chaque fois que le rapport sera solidement motivé ; s'il se contente d'affirmations, il échappe au contrôle et, au lieu d'éclairer la justice, il cherche à lui faire la loi.

Lorsqu'il s'agit de faits que la loi belge permet de prouver par témoins ou par présomptions, les tribunaux belges peuvent puiser des éléments de conviction dans les déclarations assermentées reçues en Angleterre sous forme d'*affidavits,* en usage devant la Cour de l'amirauté (C. Bruxelles, 2 janvier 1872 et 11 mai 1874 ; Pas. 74. 2. 387 et 413). Tous les moyens de preuve et, par conséquent, une expertise irrégulière ou non contradictoire, peuvent servir à éclairer le juge (C. Bruxelles, 8 décembre 1884 ; Pas. 85. 2. 115. — Anvers, 13 avril 1888 ; J. A. 88. 1. 227. — C. Poitiers, 16 décembre 1889 ; R. D. M. V. 482).

L'abordé qui répare ses avaries sans procéder à une expertise augmente la difficulté de la preuve qui lui incombe en sa qualité de demandeur (Anvers, 27 mai 1882 ; J. A. 83. 1. 222. — Pand. b. *ibid.* n° 382) ; l'absence d'expertise n'est point cependant une cause de déchéance (C. Bruxelles, 25 mars 1879 ; Pas. 80. 2. 409. — Anvers 18 février 1884 ; J. A. 84. 1. 89. — Termonde, 30 septembre 1884 ; J. T. 84. 1208).

En Angleterre, l'enquête contradictoire (cross-examination) est le fondement normal des décisions judiciaires relatives aux abordages ; la Cour de l'Amirauté ordonne néanmoins parfois une expertise et la Cour d'appel, siégeant comme Haute-Cour de

justice, s'adjoint des assesseurs nautiques pour l'éclairer sur les questions techniques (Marsden, p. 39). Les garanties que présentent les rapports de mer des capitaines sont remplacées par un acte préliminaire que le demandeur doit déposer au greffe de la Cour, dans la huitaine de l'assignation; cet acte contient: 1° Les noms des navires qui se sont abordés, et les noms de leurs capitaines ; 2° Le moment précis de l'abordage ; 3° L'endroit de la collision ; 4° La direction et la force du vent ; 5° L'état du temps ; 6° L'état et la force de la marée ; 7° La direction et la vitesse du navire, au moment où il a aperçu l'autre navire ; 8° Les lumières (s'il en portait) ; 9° La distance et la direction de l'autre navire, au moment où on l'a aperçu; 10° Les lumières de l'autre navire qu'il a vues les premières; 11° Celles qu'il a vues ensuite, avant l'abordage ; 12° Les mesures prises (et à quel moment) pour conjurer l'abordage ; 13° Les parties des navires qui sont venues tout d'abord en contact. Le défendeur dépose un acte semblable, dans un délai ultérieur. Ces actes préliminaires ont pour but d'empêcher les parties de modifier ensuite leur système. La Cour fait ouvrir quand bon lui semble ces plis cachetés (Ordre 19, règle 28).

922. — Le moyen le plus sûr d'éviter les abordages en mer est d'imposer aux navires des diverses nations une ligne de conduite uniforme. Dès 1848, l'Angleterre et la France s'entendirent pour uniformiser leurs règlements relatifs à l'éclairage des navires à vapeur; ces règlements, mis en vigueur en 1852, modifiés en 1858, furent complétés en 1862. La plupart des pays adhérèrent au règlement de 1862; il fut rendu applicable aux navires belges par l'arrêté royal du 30 janvier 1863. L'Angleterre et la France remanièrent, en 1879, leurs règlements de 1862; l'arrêté royal belge de 1863 fut remplacé par celui du 1er août 1880, conforme aux modifications concertées l'année précédente entre la France et l'Angleterre; l'arrêté de 1863 ne fut provisoirement maintenu qu'en ce qui concerne les feux à porter par les bateaux de pêche.

Le 14 mars 1884 fut signée à Paris une convention internationale pour la protection des câbles télégraphiques sous-marins; les règlements anglais et français de 1879 furent mis, en 1884, en rapport avec la convention internationale. La Belgique a ratifié cette convention, mais n'a pas, jusqu'ici, modifié le règlement

du 1er août 1880. Un arrêté royal du 8 janvier 1889 a institué une Commission chargée de préparer la révision de ce règlement; cette Commission, qui siégeait à Bruxelles, a soumis, le 26 février 1889, ses propositions au gouvernement; elle s'est imposée le devoir de n'apporter au règlement de 1880 que les compléments ou changements indispensables et de respecter jusqu'au numérotage des articles. Depuis lors, les États-Unis d'Amérique ont, dans le but de remanier plus radicalement le règlement international, provoqué une Conférence internationale dont les membres se sont réunis à Washington le 16 octobre 1889 ; la Conférence a arrêté une série de modifications qui sont soumises en ce moment à l'examen des puissances.

Le règlement du 1er août 1880 contient trois catégories de prescriptions : celles concernant les feux (art. 2 à 11 et 26); celles relatives aux devoirs des navires en temps de brume, brouillard, etc. (art. 12 et 13); celles enfin qui se rapportent à la route à suivre et aux manœuvres à exécuter (art. 14 à 23). Le règlement se réfère, pour le surplus, aux règles commandées par l'expérience et les circonstances particulières où se trouve le bâtiment (art. 24), ainsi qu'aux prescriptions spéciales édictées par l'autorité locale (art. 25).

Nous indiquerons, pour chacun des articles de ce règlement, les propositions de la Commission de Bruxelles et de la Conférence de Washington ; nous les ferons suivre des principales décisions judiciaires qui se rapportent à l'article et des appréciations qu'en ont fait les commentateurs : MM. Maude et Pollock, Marsden, Thomas Gray, en Angleterre, M. Desjardins, en France.

923. — Article 1er. “ A dater du 1er septembre 1880 les bâtiments de la marine de l'État, ainsi que les navires nationaux du commerce, seront assujettis aux prescriptions ci-après, qui ont pour objet de prévenir les abordages.

„ Dans les règles qui suivent, tout navire à vapeur qui ne marche qu'à l'aide de ses voiles est considéré comme bâtiment à voiles; et tout navire à vapeur dont la machine est en action est considéré comme navire à vapeur, qu'il se serve de ses voiles ou qu'il ne s'en serve pas. „

Modifications proposées :

par la Commission de Bruxelles.

Art. 1. A dater du....
les navires à voiles et à vapeur seront, en mer, assujettis aux prescriptions suivantes, qui ont pour objet de prévenir les abordages.

Dans les règles qui suivent, tout navire à vapeur *qui est sous voiles et non sous vapeur*, doit être considéré comme navire à voiles, et tout navire à vapeur *qui est sous vapeur*, qu'il se serve de ses voiles ou non, doit être considéré comme navire à vapeur.

par la Conférence de Washington.

Les règles qui suivent seront observées par tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux qui y aboutissent et sont navigables par des navires de mer.

Dans les règles qui suivent, tout navire à vapeur qui est sous voiles et non sous vapeur doit être considéré comme navire à voiles, et tout navire sous vapeur, qu'il se serve de ses voiles ou non, doit être considéré comme navire à vapeur.

L'expression " navire à vapeur " comprendra tout navire mû par machine.

Un navire est en marche, dans le sens du présent règlement, lorsqu'il n'est pas à l'ancre, amarré à terre ou échoué.

L'article premier se compose de deux dispositions distinctes : la première détermine les navires auxquels le règlement s'applique ; la seconde définit ce qu'il faut entendre par navire à vapeur et par navire à voiles, lorsque ces mots sont employés dans les articles qui suivent.

Pris en exécution de la loi qui régit le commerce maritime, le règlement du 1er août 1880 ne se rapporte qu'aux navires de mer (Cas. 21 juin 1883 ; Pas. 83. 1. 285); il régit tous les navires de mer belges. Le texte ne mentionne, il est vrai, que les bâtiments de la marine de l'État et les navires nationaux de commerce, mais l'assimilation des navires de l'État aux navires de commerce entraîne, *à fortiori*, l'assimilation des bâtiments de plaisance aux bâtiments marchands. La Commission, nommée par l'arrêté royal du 8 janvier 1889 pour procéder à la révision des règlements de navigation, a proposé de soumettre aux prescriptions, dont le but est de prévenir les abordages en mer, tous les navires soumis à la loi belge et qui sont en mer ; cette modification étendrait l'application du règlement aux navires étrangers se trouvant dans les eaux territoriales belges et aux bateaux d'intérieur belges qui s'aventurent en mer.

L'article 1er indique le but du règlement : prévenir les abordages. Ses dispositions, en effet, n'ont d'utilité que dans les circonstances qui présentent des risques d'abordage; nous rencontrerons cette restriction dans plusieurs des articles suivants (art. 14, 15, 16, 17, 18). La Cour d'appel d'Angleterre a décidé que " toutes ces règles sont applicables à la période pendant laquelle le risque de collision peut être évité, et non lorsque ce risque est fixé et déterminé " (Marsden p. 305). C'est dire, en d'autres termes, qu'il ne faut pas restreindre l'expression " risque d'abordage " à la période extrême où l'abordage parait inévitable ; il y a risque d'abordage dès qu'il y a un danger de collision ; il importe peu que le danger soit ou ne soit pas imminent, encore faut-il que le danger existe.

Le navire à vapeur est considéré comme un voilier lorsque sa machine n'est pas en action, ou, comme le porte le texte anglais du règlement, lorsqu'il n'est pas " sous vapeur ". Les obligations qu'engendre la supériorité du steamer sur le voilier n'existent que lorsque la cause de cette supériorité est à la disposition de celui qui conduit le navire à vapeur. Il importe peu que la pression soit forte ou faible ; dès que le steamer est sous pression, ses obligations spéciales prennent naissance. Un accident arrive-t-il à la machine pendant qu'elle est en action, le capitaine exhibe le signal du navire qui ne peut manœuvrer ; l'indice de supériorité, tiré de la fumée, fait place à l'indice d'infériorité tiré du signal.

La Conférence de Washington propose de prévoir la construction de navires à moteur mécanique autre que la vapeur et de les assimiler aux vapeurs. Elle propose aussi de définir, par voie d'exclusion, ce qu'est un navire en marche; c'est le navire qui n'est ni ancré, ni amarré, ni échoué. Il importe peu qu'il n'ait pas d'aire.

Il faut ne pas considérer comme navire en marche le navire au mouillage qui, étant amarré, effectue un mouvement, une manœuvre telle qu'un évitage (C. Bruxelles, 18 juin 1885; Pas. 86. 2. 60): il faut, au contraire, comprendre parmi les navires en marche le remorqueur qui s'est avancé en mer, à la recherche de navires à touer, et qui, dans l'attente d'une telle rencontre, se laisse dériver (Anvers, 27 juillet 1888; J. A. 88. 1. 382).

L'article 8 régit les navires " au mouillage ". Le règlement anglais, au lieu de se servir des mots " au mouillage " emploie l'expression synonyme " at anchor " et Marsden (p. 333) enseigne

qu'il faut considérer comme navire à l'ancre tout navire attaché à un objet qui lui-même est fixé au sol : les bâtiments amarrés à une bouée, à un autre navire, à un quai, sont des bâtiments à l'ancre. En mer, l'ancrage est la caractéristique du navire qui n'est pas en marche (Marsden, p. 322). Un navire arraché de ses ancres par un coup de vent fait route, bien qu'il puisse être ingouvernable (Maude and Pollock, I, p. 589).

Les feux de route doivent être allumés dès que l'ancre a quitté le fond (Desjardins, n° 1083), ils doivent être éteints dès que le navire est ancré.

924. — *Règles concernant les feux.*

ART. 2. " Les feux mentionnés dans les articles suivants numérotés 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 11 doivent être tenus allumés par tous les temps depuis le coucher du soleil jusqu'à son lever.

„ Aucun autre feu ne pourra paraître à l'extérieur du navire. „

Modifications proposées :

par la Commission de Bruxelles.

RÈGLES CONCERNANT LES FEUX.

Art. 2. Les feux mentionnés dans les articles suivants numérotés 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 11 doivent être tenus allumés par tous les temps, depuis le coucher du soleil jusqu'à son lever.

Aucun autre feu ne pourra *être montré* à l'extérieur du navire.

par la Conférence de Washington.

RÈGLES CONCERNANT LES FEUX, ETC.

Le mot " visible „ dans le présent règlement, lorsqu'il sera appliqué aux feux, signifiera visible par nuit noire et atmosphère claire.

Art. 1er. Les règles concernant les feux seront observées par tous les temps, depuis le coucher du soleil jusqu'à son lever, et pendant ce temps aucun autre feu, *pouvant être confondu avec les feux réglementaires,* ne sera pas montré.

Art. 12. *Tout navire peut, si la chose est nécessaire pour attirer l'attention, exhiber un feu intermittent (flare-up) en sus des feux qu'il doit porter en vertu du présent règlement, ou faire usage d'un signal détonnant qui ne puisse pas être confondu avec un signal de détresse.*

L'article 2 domine la série des prescriptions relatives aux feux (art. 3 à 11), c'est-à-dire aux précautions imposées aux navires de

mer pendant la nuit. La nuit s'entend du coucher du soleil jusqu'à son lever, en d'autres termes : depuis le moment où, par un temps clair, on le voit disparaître de l'horizon, jusqu'au moment où il reparaît à l'horizon.

Cet article-principe énonce une double obligation : le navire doit porter les feux réglementaires ; il n'en peut montrer aucun autre. Qu'il en exhibe plus, moins ou d'autres, il est en faute, et l'abordage, survenu dans ces conditions, est, de son côté, un abordage fautif (C. Bruxelles, 16 mai 1872 ; Pas. 73. 2. 68). Cette faute n'entraîne pas nécessairement une condamnation ; il se peut qu'il n'y ait pas, entre la faute commise et la collision, un rapport de cause à effet. M. Desjardins (nº 1082) enseigne que, dans ce cas, le navire fautif doit être présumé cause de l'abordage, de telle sorte que la preuve du contraire lui incombe. Il en est ainsi en Angleterre, d'après Marsden (p. 44), à raison d'une présomption légale établie par l'Acte 36-37 Victoriæ c. 85. s. 17. Aucune présomption de ce genre n'existe en Belgique, mais, si la preuve du rapport entre la faute et l'abordage ne cesse pas d'incomber au demandeur, il est certain que, dans la plupart des cas, ce rapport découlera des faits de la cause et que la preuve de la faute se confondra avec celle du rapport entre elle et l'abordage. M. Desjardins *(ibid.)* critique avec raison un jugement du tribunal de commerce d'Anvers (5 juillet 1882 ; J. A. 83. 1. 85) déclarant non recevable à réclamer des dommages-intérêts pour abordage, le capitaine qui n'a pas observé les prescriptions relatives aux feux. L'inobservation du règlement n'est pas une cause de déchéance ; elle est un élément du partage des responsabilités ; elle tient au fond du litige.

Les grands navires à vapeur montrent parfois beaucoup de lumières par les hublots, les capots, les claires-voies et les fenêtres des cabines sur le pont ; ces lumières, qu'on ne peut confondre avec les feux réglementaires, ne peuvent être supprimées; elles rendent parfois service, en indiquant la longueur des bâtiments. La Conférence de Washington propose de légitimer ces lumières en n'interdisant que les feux qui peuvent engendrer la confusion. Elle propose aussi d'autoriser les navires à exhiber un feu intermittent, si ce feu supplémentaire est nécessaire pour attirer l'attention d'autres navires.

Un capitaine n'est pas tenu d'avoir à bord des feux de rechange

(Desjardins, *ibid.;* Marsden, p. 318) ; si l'un de ses feux a été enlevé par un accident de navigation, il le remplace par un fanal de " fortune ", en utilisant les ressources du bord (Havre, 3 juin 1879 ; J. H. 80. 2. 13).

Les prescriptions des articles 3 à 11 ne se rapportent qu'aux navires à bord desquels se trouve un équipage ; le navire abandonné, après échouement ou naufrage, est, quand la chose est possible, éclairé par un feu quelconque, allumé avant l'abandon, pour signaler la présence de l'épave.

Il ne suffit pas, pour être à l'abri de toute faute, d'avoir les feux prescrits par le règlement, il faut les exhiber de la façon prescrite. Telle est la règle. Comporte-t-elle des exceptions ? S'il règne un brouillard épais jusqu'à la hauteur réglementaire des feux et que, plus haut, l'atmosphère soit claire, est-il permis d'élever les feux, de façon à les rendre visibles ? Marsden (p. 317) le pense, mais nous croyons qu'il se préoccupe exclusivement du feu de mouillage ; les feux de côté sont fixés, ils ne peuvent être ni élevés, ni abaissés.

925. — ART. 3. " Tout navire à vapeur de mer, quand il est en marche, doit porter :

A. " Sur le mât de misaine ou en avant du mât de misaine, à une hauteur d'au moins 6 mètres au-dessus du plat du bord, — et si la largeur du navire est de plus de 6 mètres, à une hauteur au-dessus du plat bord au moins égale à la largeur du navire, — un feu blanc brillant construit de manière à fournir une lumière uniforme et sans interruption sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de vingt quarts ou rhumbs de vent. Il devra être fixé de telle sorte que la lumière se projette de chaque côté du navire depuis l'avant jusqu'à deux quarts de l'arrière du travers. La portée de ce feu devra être assez grande pour qu'il soit visible à cinq milles de distance par nuit sombre, mais atmosphère sans brume, pluie, brouillard ou neige.

B. " A tribord, un feu vert établi de manière à projeter une lumière uniforme et sans interruption sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de dix quarts de compas compris entre l'avant du navire et deux quarts de l'arrière du travers à tribord ; il doit avoir une portée telle qu'il soit visible à au moins deux milles de distance, par une nuit sombre, mais atmosphère sans brume, pluie, brouillard ou neige.

„ *C.* A bâbord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière uniforme et sans interruption sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de dix quarts du compas, compris entre l'avant du navire et deux quarts de l'arrière du travers à bâbord; il doit avoir une portée telle qu'il soit visible à au moins deux milles de distance, par une nuit sombre, mais atmosphère sans brume, pluie, brouillard ou neige.

„ *D.* Ces feux de côté vert et rouge doivent être pourvus du côté du navire par rapport à eux, d'écrans se projetant en avant d'au moins 0m,91 ; de telle sorte que leur lumière ne puisse pas être aperçue de tribord devant pour le feu rouge et de bâbord devant pour le feu vert. „

Modifications proposées :

par la Commission de Bruxelles.

Art. 3. *Tout navire à vapeur,* quand il est en marche, doit porter :

A. Sur le mât de misaine ou en avant du mât de misaine, à une hauteur d'au moins 6 mètres au-dessus du plat-bord, — et si la largeur du navire est de plus de 6 mètres, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à la largeur du navire, — un feu blanc brillant construit de manière à fournir une lumière uniforme et sans interruption sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de vingt qnarts ou rhumbs de vent. Il devra être fixé de telle sorte que la lumière se projette de chaque côté du navire depuis l'avant jusqu'à deux quarts de l'arrière du travers. La portée de ce feu devra être assez grande pour qu'il soit visible à cinq milles de distance par nuit noire, mais atmosphère pure.

par la Conférence de Washington.

Art. 2. Tout navire à vapeur quand il est en marche doit porter :

(a) sur le mât de misaine ou en avant du mât de misaine, *ou s'il s'agit d'un navire sans mât de misaine, sur la partie avant du navire,* à une hauteur d'au moins 6 mètres au-dessus du plat-bord — et si la largeur du navire est de plus de 6 mètres, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à la largeur du navire, *sans qu'il soit nécessaire cependant de placer le feu à une hauteur au-dessus du plat-bord supérieure à 12 mètres* — un feu blanc brillant construit de manière à fournir une lumière sans interruption sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de vingt quarts ou rhumbs de vent. Il devra être placé de telle sorte que la lumière se projette de chaque côté du navire *dans un espace de dix quarts, c'est-à-dire* depuis l'avant jusqu'à deux quarts de l'arrière du travers. La portée de ce feu devra être assez grande pour qu'il soit visible à cinq milles de distance.

B. A tribord, un feu vert établi de maniére à projeter une lumière uniforme et sans interruption sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de dix quarts du compas compris entre l'avant du navire et deux quarts de l'arrière du travers à tribord ; il doit avoir une portée telle qu'il soit visible à au moins deux milles de distance, par une nuit *noire*, mais atmosphère *pure*.

C. A bâbord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière uniforme et sans interruption sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de dix quarts du compas, compris entre l'avant du navire et deux quarts de l'arrière du travers à bâbord ; il doit avoir une portée telle qu'il soit visible à au moins deux milles de distance, par une nuit *noire*, mais atmosphère *pure*.

D. Ces feux de côté vert et rouge doivent être pourvus, du côté du navire par rapport à eux, d'écrans se projetant en avant d'au moins $0^m,91$; de telle sorte que leur lumière ne puisse pas être aperçue de tribord devant pour le feu rouge et de bâbord devant pour le feu vert.

(b) A tribord un feu vert établi de manière à projeter une lumière sans interruption sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de dix quarts de compas. *Il devra être fixé de telle sorte que la lumière se projette* depuis l'avant jusqu'à deux quarts de l'arrière du travers à tribord; il doit avoir une portée telle qu'il soit visible à au moins deux milles de distance.

(c) A bâbord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière sans interruption sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de dix quarts de compas, et *fixé de telle sorte que la lumière se projette* depuis l'avant jusqu'à deux quarts de l'arrière du travers à bâbord; il doit avoir une portée telle qu'il soit visible à au moins deux milles de distance.

(d) Ces feux de côté vert et rouge doivent être pourvus, du côté du navire par rapport à eux, d'écrans se projetant en avant d'au moins $0^m,91$ du feu, de telle sorte que leur lumière ne puisse pas être aperçue de tribord devant pour le feu rouge et de bâbord devant pour le feu vert.

(e) *Un navire à vapeur en marche peut porter un feu blanc additionnel de même forme que le feu renseigné au § a. Ces deux feux seront disposés dans l'alignement de la quille de manière que l'un soit placé à* $4^m,56$ *au moins au-dessus de l'autre, et dans une position telle l'un par rapport à l'autre, que le feu inférieur se trouve en avant du feu supérieur. La distance verticale entre ces feux sera moindre que la distance horizontale.*

Le texte de l'article 3 ne s'occupe que des navires de mer à vapeur; le texte du règlement anglais se sert de l'expression *sea-going steam ship;* la Commission belge de 1889 propose d'ap-

pliquer l'article à tout navire à vapeur en mer, sans distinguer entre les navires de mer et les steamers affectés principalement à la navigation intérieure. Cette modification est la conséquence de celle proposée à l'article premier.

L'emplacement des feux de côté n'est pas exactement déterminé; d'ordinaire, on les place près de la passerelle du capitaine: parfois, plus en avant; les deux endroits sont licites, pourvu que les feux ne soient masqués par aucun obstacle dans le rayon requis (Maude and Pollock, p. 590).

Nous verrons, aux articles 9 et 10, les exceptions apportées aux prescriptions de l'article 3 pour les bateaux à vapeur affectés au service du pilotage ou à la pêche.

La portée des feux de tête de mât et de côté doit se calculer en milles marins de soixante au degré de latitude.

La Conférence de Washington propose d'autoriser les steamers à porter un second feu blanc au-dessus ou au-dessous du premier, dans l'alignement de la quille, le feu le plus bas en avant du plus haut. Ce second feu a pour but de permettre aux autres navires de mieux se rendre compte de l'évolution du steamer; de face, ils pourront confondre ce steamer avec un remorqueur, mais, dès qu'il leur présentera le flanc, si peu que ce soit, ils constateront que le feu le plus élevé est à l'arrière du second, tandis que le remorqueur les porte directement l'un au-dessous de l'autre.

926. — ART. 4. " Tout navire à vapeur qui remorque un autre bâtiment doit porter, outre ses feux de côté, deux feux blancs brillants placés verticalement à 0m91 de distance au moins l'un au-dessus de l'autre, afin de le distinguer des autres bâtiments à vapeur.

„ Chacun de ces feux doit être du même genre et installé de la même manière que le feu blanc brillant porté au mât de misaine par les autres navires à vapeur. „

Modifications proposées

	par la Conférence de Washington.
La Commission de Bruxelles n'a pas proposé de modification à cet article.	ART. 3. Tout navire à vapeur qui remorque un autre navire doit porter, outre ses feux de côté, deux feux blancs brillants placés verticalement

à 1^m82 de distance au moins l'un au-dessus de l'autre. *Quand il remorque plus d'un navire, il doit porter un feu blanc brillant supplémentaire à 1^m82 au-dessus ou en dessous de ses autres feux, si la longueur de la remorque, mesurée depuis l'arrière du toueur jusqu'à l'arrière du dernier navire remorqué, excède 182 mètres.*

Chacun de ces feux doit être du même genre et installé de la même manière que le feu blanc brillant mentionné à l'art. 2, (a) *excepté le feu supplémentaire qui peut être placé à une hauteur d'au moins 4^m25 au-dessus du plat-bord.*

Un remorqueur à vapeur peut porter un petit feu blanc à l'arrière de la cheminée ou du mât d'arrière pour permettre au navire toué de se guider, mais ce feu ne doit pas être visible de l'avant.

Aussi longtemps qu'ils ne remorquent pas effectivement, les steamers destinés au remorquage portent les mêmes feux que les autres navires à vapeur; dès qu'ils s'unissent à un autre navire, à l'effet de le remorquer, ils sont obligés d'ajouter aux trois feux réglementaires un second feu blanc de tête de mât; on les reconnaît à leurs quatre feux. Le règlement détermine la distance entre les deux feux blancs, mais ne dit pas si le second doit être placé à 91 centimètres au-dessus ou au-dessous du premier; nous pensons que le plus bas des deux feux doit se trouver au moins à la hauteur minima déterminée par l'article 3, l'autre trois pieds plus haut.

Aucun signe distinctif du remorqueur n'indique, même approximativement, les dimensions de la traîne ; on n'a pour guide que les feux que portent le ou les remorqués. La Conférence de Washington propose d'imposer un troisième feu blanc au remorqueur qui traîne plusieurs navires, quand la traîne dépasse une certaine longueur. Elle propose aussi de lui permettre de porter un petit feu blanc vers l'arrière, de façon à guider le ou les remorqués ; ce feu doit être disposé de façon à ne pouvoir être aperçu des navires qui viennent de l'avant.

Marsden (p. 376) dit, à propos de l'article 16, qu'un remorqueur à vapeur est un navire sous vapeur, au sens dudit article. Ce n'est pas seulement au sens de cet article, mais du règlement entier, que le vapeur remorqueur est considéré comme un navire à vapeur : le feu blanc supplémentaire, qui le distingue lorsqu'il opère une remorque, est la seule différence qu'il présente avec d'autres steamers. Le règlement ne distingue que deux catégories de navires, les steamers et les voiliers (C. Bruxelles, 10 août 1885; Pas. 86. 2. 322).

Le navire à voiles qui en remorque un autre ne porte aucun feu blanc (Maude and Pollock, I, p. 590).

927.— ART. 5. " Tout navire à voiles ou à vapeur employé, soit à poser, soit à relever un câble télégraphique, tout navire qui, par une cause accidentelle, n'est pas libre de ses mouvements, doit, si c'est le jour, porter en avant de la tête du mât de misaine, et pas plus bas que cette tête de mât, trois boules noires de $0^{m}61$ de diamètre chacune, placées verticalement l'une au-dessous de l'autre à une distance d'au moins $0^{m}91$; si c'est pendant la nuit, il doit mettre à la place assignée au feu blanc brillant que les bâtiments à vapeur sont tenus d'avoir en avant du mât de misaine, trois feux rouges placés dans des lanternes sphériques d'au moins $0^{m}25$ de diamètre et disposées verticalement à une distance l'une de l'autre d'au moins $0^{m}91$.

„ Ces boules ou ces lanternes servent à avertir les autres navires qui approchent que celui qui les porte n'est pas manœuvrable et par suite ne peut se garer.

„ Les navires ci-dessus ne doivent pas avoir les feux de côté allumés lorsqu'ils n'ont aucun sillage. Ils doivent, au contraire, les tenir allumés s'ils sont en marche, soit à la voile, soit à la vapeur. „

Modifications proposées :

par la Commission de Bruxelles.

ART. 5. *A*. Tout navire à voiles ou à vapeur *qui, par une cause accidentelle, n'est pas libre de ses mouvements,* doit, si c'est pendant la nuit, mettre à la place assignée au feu blanc brillant que les bâtiments à vapeur sont tenus de porter, *et si c'est un navire à*

par la Conférence de Washington.

ART. 4. (a). Tout navire qui, par une cause accidentelle, n'est pas libre de ses mouvements, portera, à la même hauteur que le feu blanc mentionné à l'art. 2, (a) *et à l'endroit le plus visible*, et si c'est un navire à vapeur, en remplacement de ce feu, *deux* feux

vapeur, en remplacement de ce feu, trois feux rouges placés dans des lanternes sphériques d'au moins 0m25 de diamètre et disposées verticalement à une distance l'une de l'autre d'au moins 0m91 ; *ils doivent avoir une telle portée qu'ils soient visibles à au moins deux milles de distance, par une nuit noire, mais atmosphère pure ;* si c'est le jour, il doit porter, en avant de la tête du mât de misaine et pas plus bas que cette tête de mât, trois boules noires de 61 centimètres de diamètre chacune, placées verticalement l'une au-dessus de l'autre, à une distance d'au moins 91 centimètres.

B. Tout navire à voiles ou à vapeur employé soit à poser, soit à relever un câble télégraphique, doit, si c'est pendant la nuit, mettre à la place assignée au feu blanc brillant que les bâtiments à vapeur sont tenus de porter, *et si c'est un navire à vapeur, en remplacement de ce feu,* trois feux placés dans des lanternes sphériques d'au moins 25 centimètres de diamètre et disposées verticalement *à une distance l'une de l'autre d'au moins 1m82 ; le feu supérieur et le feu inférieur devront être rouges et celui du milieu devra être blanc, et les feux rouges devront avoir la même portée que le feu blanc.* Si c'est le jour, il doit porter en avant de la tête du mât de misaine, et pas plus bas que cette tête de mât, trois boules de 61 centimètres de diamètre au moins chacune, placées verticalement l'une au-dessous de l'autre *à une distance d'au moins* 1m82 ; *la boule supérieure et la boule inférieure devront être de forme sphérique et de couleur rouge, et celle du milieu devra être de la forme d'un diamant (deux cônes réunis par la base) et de couleur blanche.*

C. Les navires cités dans cet article ne doivent pas avoir les feux de côté

rouges, placés verticalement l'un audessus de l'autre et espacés de *1m82* au moins ; ils doivent avoir une portée telle qu'ils soient visibles *tout autour de l'horizon* à aux moins deux milles de distance. Si c'est le jour, il doit porter *deux* boules noires de 0m61 de diamètre chacune, placées verticalement l'une au-dessus de l'autre à une distance d'au moins *1m82.*

(b) Tout navire employé, soit à poser, soit à relever un câble télégraphique, doit porter à la place assignée au feu blanc mentionné à l'art. 2 (a), et si c'est un navire à vapeur, en remplacement de ce feu, trois feux disposés verticalement à une distance l'un de l'autre, d'au moins 1m82. Le feu supérieur et le feu inférieur devront être rouges et celui du milieu devra être blanc ; *ils devront avoir une portée telle qu'ils soient visibles tout autour de l'horizon à au moins deux milles de distance.* Si c'est le jour, il doit porter, *à l'endroit le plus visible,* trois boules de 0m61 de diamètre au moins chacune, placées verticalement l'une au-dessus de l'autre à une distance d'au moins 1m82 : la boule supérieure et la boule inférieure devront être de forme sphérique et de couleur rouge, et celle du milieu devra être de la forme d'un diamant (deux cônes réunis par la base) et de couleur blanche.

(c) Les navires *auquels se réfère* cet article ne doivent pas avoir les

allumés lorsqu'ils n'ont aucun sillage; ils doivent au contraire les tenir allumés *s'ils sont en marche.*

D. Les lanternes et les boules que cet article oblige à montrer doivent être considérées par les autres navires comme des signaux indiquant que le navire qui les montre n'est pas manœuvrable et, par suite, ne peut se garer.

Les signaux que doivent faire les bâtiments en détresse et demandant du secours, sont spécifiés dans l'article 27.

feux de côté allumés lorsqu'ils n'ont aucun sillage ; ils doivent au contraire les tenir allumés s'ils sont en marche.

(d) Les lanternes et les boules que cet article oblige à montrer doivent être considérées par les autres navires comme des signaux indiquant que le navire qui les montre n'est pas manœuvrable et, par suite, ne peut se garer.

Ces signaux ne sont pas des signaux de navires en détresse et demandant de l'assistance ; **ces derniers signaux sont spécifiés dans l'art. 31.**

Art. 14. *Un navire à vapeur marchant seulement à la voile, mais ayant sa cheminée levée, portera le jour, à sa partie avant et à l'endroit le plus visible, une boule noire ou un objet en forme de boule de deux pieds de diamètre.*

L'article 5 institue un signal unique pour deux catégories de navires : ceux qui, par une cause accidentelle, ne sont pas libres de leurs mouvements; ceux employés à la pose ou au relèvement d'un câble télégraphique. Bien que ces deux catégories de navires doivent, l'une et l'autre, être évitées par les navires, en général, il est intéressant pour ceux-ci de savoir à laquelle des deux catégories appartient le navire qui élève les trois boules noires ou les trois feux rouges superposés.

A la suite de la convention internationale du 14 mars 1884 pour la protection des câbles sous-marins et des navires occupés à les poser ou à les réparer, l'Angleterre, la France et d'autres nations maritimes ont réservé les signaux de l'article 5 aux navires qui ne peuvent manœuvrer librement, et attribué d'autres signaux aux navires occupés à la pose ou au relèvement d'un câble ; pour ces derniers, la boule du milieu est remplacée par un corps blanc, de la forme d'un diamant. La Belgique n'a pas, jusqu'ici, introduit cette distinction dans son règlement. La Commission de Bruxelles propose de l'y introduire et la Conférence de Washington adhère à cette modification.

Le règlement anglais se sert de l'expression " not under com-

mand „ pour indiquer le navire qui, à la suite d'un accident, n'est plus libre de ses mouvements. Marsden (p. 328) observe que le navire en panne (hove-to) reste " under command „ ; le texte français exclut toute équivoque : un navire en panne est libre de ses mouvements.

Outre les trois boules ou les trois feux du mât de misaine, les navires dont s'occupe l'article 5 doivent, la nuit, allumer leurs feux de côté "s'ils sont en marche„, les éteindre lorsqu'ils "n'ont aucun sillage „. L'opposition de ces termes fixe le sens de chacun d'eux. Nous avons dit déjà ce qu'est un navire en marche; on en déduit ce qu'est un navire n'ayant aucun sillage.

Le règlement anglais ne se sert plus ici du terme " under way „, des articles 3 et 6, ni des termes " under sail „ et " under steam „, de l'article premier. Il oppose le steamer " not making any way trough the water „ au steamer " making way „. Marsden (p. 328) en induit que ces mots ont une signification différente de celle des expressions employées aux articles 1, 3 et 6. Le texte français ne permet pas de donner des sens différents aux termes identiques des articles 1, 3, 5 et 6.

Marsden (p. 329) pose, sans la résoudre, la question de savoir si les navires régis par l'article 5 doivent observer les règles relatives à la route à suivre, " the meeting and crossing rules „ ; Gray (p. 4) n'hésite pas à dire que le signal " not under command „ a pour but d'inviter tous les autres navires à s'écarter de la route de celui qui arbore ce signal. C'est là, en effet, l'utilité propre de ce signal et une application de la règle qui commande au navire dont la situation est la plus favorable de s'écarter de la route de celui dont la situation est la moins bonne.

L'article 5 ne s'applique pas aux navires à l'ancrė (Marsden, p. 329) ; tous ces navires sont régis par l'article 8.

L'article 5 est le seul qui s'occupe de signaux à donner, pendant le jour, pour faire reconnaître la nature d'un navire; cette considération nous détermine à y rattacher l'article 14 du projet élaboré par la Conférence de Washington. La Conférence a supposé que le navire qui, en plein jour, aperçoit un steamer, sans voir un panache de fumée s'échapper de la cheminée, peut éprouver un doute au sujet de la nature de ce navire ; afin d'éviter toute confusion, elle propose d'imposer au steamer qui ne va qu'à la voile, mais dont la cheminée est levée, l'obliga-

tion de porter, à la partie la plus visible de l'avant, une boule noire.

928. — Art. 6. « Tout navire à voiles qui fait route ou qui est remorqué doit porter les feux indiqués par l'article 3 pour un bâtiment à vapeur en marche, à l'exception du feu blanc qu'il ne doit avoir en aucun cas. »

Modifications proposées

	par la Conférence de Washington.
La Commission de Bruxelles ne propose aucune modification à cet article.	Art. 5. Tout navire à voiles qui fait route et *tout navire* remorqué doit porter les feux indiqués à l'article 2 pour un bâtiment à vapeur en marche, à l'exception du feu blanc, qu'il ne doit avoir en aucun cas.

Le navire à voiles, en marche, qu'il avance par ses moyens propres ou qu'il soit remorqué, doit porter les feux de côté imposés aux vapeurs en marche ; il s'en distingue par l'absence de feu de tête de mât.

Aucun article du règlement ne s'occupe expressément des vapeurs remorqués. Généralement, le steamer remorqué n'est pas sous vapeur ; il peut cependant n'être qu'assisté d'un remorqueur, et, pour le surplus, user de sa propre force motrice. Doit-il, dans ce cas, porter les trois feux réglementaires des steamers en marche ? La Conférence de Washington tranche la question en proposant d'imposer les mêmes feux à tous les navires remorqués, qu'ils soient des voiliers ou des steamers, et sans distinguer si le steamer est ou n'est pas sous vapeur.

929. — Art. 7. « Toutes les fois que les feux de côté rouge et vert ne pourront pas être fixés à leur poste, comme cela a lieu à bord des petits navires pendant le mauvais temps, on devra tenir ces feux sur le pont, à leurs côtés respectifs du bâtiment, allumés et prêts à être montrés. Si on approche d'un autre bâtiment, ou si on en est approché, on doit montrer ces feux, à leurs bords respectifs, en temps utile pour empêcher l'abordage, les placer de manière qu'ils soient le plus visibles possible, et de telle sorte que le feu vert ne puisse pas s'apercevoir de bâbord, ni le feu rouge de tribord.

„ Afin de rendre plus facile et plus sûr l'emploi de ces feux portatifs, les lanternes doivent être peintes extérieurement de la couleur du feu qu'elles contiennent et munies d'écrans convenables. „

Modifications proposées

La Commission de Bruxelles ne propose aucune modification à cet article.

par la Conférence de Washington.

ART. 6. Toutes les fois que les feux de côté rouge et vert ne pourront pas être fixés à leur poste, comme cela a lieu à bord des petits navires pendant le mauvais temps, on devra tenir ces feux *à portée de la main* allumés et prêts à être montrés. A l'approche d'autres bâtiments, ou si on en est approché, on doit montrer ces feux, à leurs bords respectifs, en temps utile pour empêcher l'abordage, les placer de manière qu'ils soient le plus visibles possible, et de telle sorte que le feu vert ne puisse pas s'apercevoir de bâbord, ni le feu rouge de tribord, *ni, si possible, à plus de deux quarts de l'arrière du travers sur les côtés respectifs.*

Afin de rendre plus facile et plus sûr l'emploi de ces feux portatifs, les lanternes doivent être peintes extérieurement de la couleur du feu qu'elles contiennent et munies d'écrans convenables.

ART. 7. *Les navires à vapeur de moins de 40 tonneaux brut et les navires à voiles marchant à la voile où à l'aide de rames, d'un tonnage brut inférieur à 20 tonneaux, lorsqu'ils sont en marche, ne seront pas obligés de porter les feux mentionnés à l'art.* 2 (a), (b) *et* (c), *mais s'ils ne les portent pas, ils devront être munis des feux suivants :*

I. — *Les navires à vapeur de moins de 40 tonneaux devront porter :*

(a) *A l'avant du navire, attaché à la cheminée ou devant elle, à l'endroit le plus visible et à une hauteur au-*

dessus du plat-bord d'au moins 2m71 un feu blanc brillant, de la même forme et placé de la même manière qu'il est prescrit à l'art. 2 (a) ; *il devra avoir une portée suffisante pour être aperçu à une distance de deux milles au moins.*

(b) *Des feux de côté vert et rouge, de la même forme et placés de la même manière qu'il est prescrit à l'art.* 2 (b) *et* (c), *et d'une portée suffisante pour être aperçus à une distance d'un mille au moins ; ou bien une lanterne combinée montrant un feu vert et un feu rouge sur leur côté respectif depuis l'avant jusqu'à deux quarts de l'arrière du travers. Cette lanterne sera portée à 0m91 au moins en dessous de la lumière blanche.*

II. — *Les petits navires à vapeur qu'emportent avec eux les bâtiments de mer, peuvent porter la lumière blanche à une hauteur moindre que 2m71 au-dessus du plat-bord ; mais elle sera placée au-dessus de la lanterne combinée mentionnée dans la subdivision* I (b).

III. — *Les bateaux conduits à la rame ou marchant à la voile, de moins de* 20 *tonneaux, tiendront prête à la main une lanterne ayant un verre vert d'un côté et un verre rouge de l'autre, laquelle, si on approche d'autres bâtiments ou si on en est approché, doit être montrée en temps utile pour empêcher l'abordage et de telle sorte que le feu vert ne puisse pas s'apercevoir de bâbord, ni le feu rouge de tribord.*

Les navires dont il est question dans le présent article ne seront pas obligés de porter les feux prescrits par l'art. 4 (a) *et l'art.* 11, *dernier paragraphe.*

Quels sont les navires, affrontant la mer, que l'article 7 dispense de l'obligation de fixer leurs feux de côté, conformément aux pres-

criptions de l'article 3? Ce ne sont pas les bateaux non pontés, car ceux-ci sont régis par l'article 10. Marsden (p. 331) suppose que l'article 7 trouve sa source dans une décision irlandaise d'après laquelle un chalutier ponté, jaugeant 41 tonneaux, serait gêné dans son travail si ses feux de côté étaient fixés; il ajoute cependant qu'il n'est pas aisé de déterminer à quels navires s'applique l'article 7. Les protocoles de la Conférence de Washington (I, p. 45) nous fournissent le moyen de résoudre la question. Le délégué anglais, M. Hall, a déclaré, sans contradiction, que l'article 7, spécial au mauvais temps, s'applique aux navires pontés qui, par mauvais temps, portent difficilement des feux fixes, ou, s'ils parviennent à les porter, ont grande difficulté à les maintenir allumés.

La Conférence de Washington propose une réglementation spéciale des feux pour les vapeurs de moins de 40 et pour les voiliers de moins de 20 tonneaux.

930. — Art. 8. " Tout navire, soit à voiles, soit à vapeur, doit, lorsqu'il est au mouillage, avoir un feu blanc dans une lanterne sphérique d'au moins vingt centimètres de diamètre, placé le plus en vue possible, à une hauteur au-dessus du plat-bord qui n'excède pas six mètres ; ce feu doit montrer une lumière claire, uniforme, sans interruption et visible tout autour de l'horizon à une distance d'au moins un mille. "

Modifications proposées

La Commission de Bruxelles ne propose pas de modifications à cet article.

par la Conférence de Washington.

Art. 11. Tout navire *d'une longueur inférieure à 45m60*, à l'ancre, portera *à l'avant*, à l'endroit le plus visible, mais à une hauteur ne dépassant pas 6m08 au-dessus du plat-bord, un feu blanc dans une lanterne aménagée de façon à montrer une lumière claire, uniforme et ininterrompue, visible tout autour de l'horizon, à une distance d'un mille au moins.

Tout navire de 45m60 de long ou plus, à l'ancre, portera à sa partie avant un feu semblable à celui ci-dessus, à une hauteur de 6m08 au moins et ne

dépassant pas 12m16 au-dessus du plat-bord, et un deuxième feu du même genre à l'arrière ou près de l'arrière, élevé de manière à ne pas être à une hauteur inférieure de plus de 4m56 à celle du feu d'avant.

La longueur d'un bâtiment sera considérée comme étant celle inscrite sur son certificat de jauge.

Un navire échoué dans une passe ou près d'une passe portera le ou les feux décrits ci-dessus, et les deux feux rouges prescrits par l'art. 4 (a).

Sauf le cas prévu au littera B de l'article 10, il n'est fait aucune distinction entre les navires au mouillage. Fixés par leurs ancres à l'endroit de la mer qu'ils ont choisi pour s'immobiliser, le navire à vapeur et le navire à voiles, le navire qui, en marche, est libre de ses mouvements et celui qui n'en est pas maître, sont placés sur la même ligne. Leur situation est la même, l'obstacle qu'ils présentent à la navigation des navires en marche est identique; on a cru que leur imposer des feux différents compliquerait inutilement le règlement, sans diminuer les périls de la navigation. Cependant un seul feu est parfois insuffisant pour signaler la présence d'un navire de fortes dimensions; aussi la Commission de 1889 a-t-elle proposé d'insérer, dans le règlement relatif à l'Escaut maritime, une disposition obligeant les navires dont la longueur dépasse 75 mètres, à porter un second feu blanc au-dessus de la poupe. Tant qu'une disposition de ce genre n'aura pas acquis force réglementaire, le navire au mouillage qui, même dans une rade, portera deux feux au lieu d'un, sera en faute (Anvers, 23 avril 1881; J. A. 81. 1. 183).

La Conférence de Washington propose de faire une distinction entre les navires dont la longueur est supérieure et ceux dont la longueur est inférieure à 45m 60; les premiers continueraient à n'avoir qu'un feu de mouillage, les seconds en auraient deux; enfin, le navire échoué dans ou près d'une passe, porterait, de plus, les deux feux rouges imposés par l'article 5 aux navires qui ne sont pas libres de leurs mouvements.

L'article 10 litt. B. exige, comme l'article 8, un feu blanc, mais il n'en détermine ni la hauteur maxima, ni l'intensité; le feu de

mouillage des navires que l'article 10 ne régit pas, doit porter au moins à un mille de distance et ne pas dépasser le plat-bord de plus de 6 mètres.

L'article 8 et l'article 10 litt. B. sont les seules dispositions du règlement qui s'occupent expressément des navires au mouillage.

Le navire échoué est-il un navire au mouillage ? La Conférence de Washington admet avec raison qu'il n'est pas un navire en marche (V. nº 923); il n'est pas davantage un navire à l'ancre ; les termes de l'article 8 ne s'y appliquent donc pas. Néanmoins, s'il est échoué à un endroit où d'autres navires pourraient se jeter sur lui, il doit allumer un feu pour les avertir de sa présence (Marsden, p. 333); on peut considérer cette obligation comme découlant de l'article 24.

931. — ART. 9. " Les bateaux pilotes, quand ils sont sur leur station de pilotage pour leur service, ne doivent pas porter les mêmes feux que les autres navires; ils doivent avoir à la tête du mât un feu blanc, visible tout autour de l'horizon; ils doivent également montrer à de courts intervalles, ne dépassant jamais quinze minutes, un ou plusieurs feux à éclats.

Quand un bateau pilote n'est pas dans sa zone et occupé au service du pilotage il doit porter les mêmes feux que les autres navires.

Modifications proposées

par la Commission de Bruxelles.

Art. 9. Les bateaux pilotes, quand ils sont sur leur station de pilotage pour leur service, ne doivent pas porter les mêmes feux que les autres navires ; ils doivent avoir à la tête du mât un feu blanc, visible tout autour de l'horizon ; ils doivent également montrer à de courts intervalles, ne dépassant jamais quinze minutes, un ou plusieurs feux *intermittents*.

par la Conférence de Washington.

Art. 8. Les bateaux pilotes, quand ils sont sur leur station de pilotage pour leur service, ne doivent pas porter les mêmes feux que les autres navires; ils doivent avoir à la tête du mât un feu blanc, visible tout autour de l'horizon ; ils doivent également montrer à de courts intervalles, ne dépassant jamais quinze minutes, un ou plusieurs feux *à éclats (flare-up)*.

A l'approche d'autres bâtiments ou s'ils en sont approchés, ils auront leurs feux de côté allumés, prêts à être montrés, et les feront briller ou les exhiberont à de courts intervalles pour

indiquer la direction qu'ils suivent, mais le feu vert ne doit pas être montré à bâbord ni le feu rouge à tribord.

Un bateau-pilote de la catégorie de ceux qui sont obligés d'aller le long d'un navire pour passer un pilote à bord, peut montrer le feu blanc au lieu de le porter à la tête de mât, et peut, en place des feux de couleur mentionnés ci-dessus, avoir, prête à en faire usage, une lanterne ayant un verre vert d'un côté et un verre rouge de l'autre, pour s'en servir comme il est prescrit ci-dessus.

Quand un bateau-pilote n'est pas dans sa zone et occupé au service de pilotage, il doit porter les mêmes feux que les autres navires.	Quand les bateaux-pilotes ne sont pas dans leur zone et occupés au service de pilotage, ils doivent porter les mêmes feux que les autres navires *de leur tonnage.*

Le feu blanc du bateau-pilote ne renseigne pas les autres navires sur sa direction ; le " flare up ", ou feux à éclats, peut, en certaine mesure, leur donner cette indication.

Le bateau-pilote n'a cette qualité que lorsqu'il fait son service; en toute autre circonstance, il a les mêmes obligations qu'un autre navire de même catégorie, steamer ou voilier. L'article 9 semble subordonner à deux conditions l'exception faite, en ce qui concerne le bateau-pilote, aux règles sur les feux : il doit être dans sa zone *et* occupé au service du pilotage. Ces deux conditions n'en font qu'une; un bateau-pilote ne peut s'occuper du service du pilotage que dans sa zone; le texte anglais ne laisse aucun doute à cet égard : " when not engaged on her station on pilotage duty. " On pourrait même induire de ce texte que le bateau-pilote n'est dispensé de porter les feux normaux que lorsqu'il est engagé par un autre navire. L'induction serait excessive; il suffit qu'il croise, dans les limites de sa station, à la recherche d'un engagement (Marsden, p. 335). Quand le navire piloté prend le bateau-pilote à sa remorque, celui-ci cesse d'être un bateau-pilote pour devenir un navire remorqué (Marsden, p. 334).

L'article 9 s'applique aux bateaux-pilotes à vapeur comme aux bateaux à voiles (Maude and Pollock, I, p. 592).

La Conférence de Washington propose d'obliger les bateaux-

pilotes à exhiber leurs feux de côté, à de courts intervalles, pour indiquer leur direction aux navires dont ils s'approchent ou qui s'approchent d'eux.

932. — Art. 10. " *A*. Les bateaux de pêche non pontés et tous autres bateaux non pontés ne sont pas forcés, lorsqu'ils sont en marche, de porter les feux de côté obligatoires pour les autres navires; mais s'ils ne les ont pas, ils doivent avoir à la place une lanterne toute prête et munie sur un des côtés d'un verre vert, et sur l'autre d'un verre rouge, et s'ils approchent d'un navire ou s'ils en voient approcher un, ils doivent montrer la lanterne assez à temps pour éviter un abordage, en la tenant de manière que la lumière verte ne soit vue qu'à tribord et la lumière rouge à bâbord.

B. Tout bâtiment de pêche ou tout bateau non ponté doit montrer un feu blanc brillant quand il est au mouillage.

C. Tout bâtiment de pêche occupé à la pêche aux filets traînants portera à l'un de ses mâts deux feux rouges placés verticalement l'un au-dessus de l'autre, à une distance d'au moins $0^m,91$.

D. Tout bateau pêchant à la drague portera à l'un de ses mâts deux feux placés verticalement à la distance d'au moins $0^m,91$ l'un au-dessus de l'autre, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert; en outre, il aura les deux feux de côté réglementaires pour les autres bâtiments, ou, s'il ne peut pas les porter, il aura tout prêts et à la main les feux colorés prévus par l'article 7, ou enfin une lanterne avec un verre rouge et un verre vert comme il est dit au paragraphe *A* de cet article 10.

E. Les bâtiments de pêche, ainsi que les bateaux non pontés, pourront, en outre, s'ils le désirent, se servir d'un feu à éclats alternativement montré et caché.

F. Tous les feux exigés par cet article, à l'exception des feux de côté, doivent être contenus dans des lanternes sphériques, de manière que la lumière soit visible sans interruption sur tout l'horizon. "

Art. 27. " Le présent arrêté abroge, à partir du 1er septembre 1880, les dispositions de l'arrêté royal du 30 janvier 1863, à l'exception de celles formant l'article 9 (feux à porter par les bateaux de pêche), qui, par mesure transitoire, continueront d'être en vigueur jusqu'au 1er septembre 1881. "

L'article 9 de l'arrêté royal du 30 janvier 1863 est ainsi conçu : « Les bateaux de pêche non pontés et tous les autres bateaux également non pontés ne sont pas tenus de porter les feux de côté exigés pour les autres navires, mais ils doivent, s'ils ne sont pas munis de semblables feux, se servir d'un fanal muni, sur l'un des côtés, d'une glissoire verte, et sur l'autre d'une glissoire rouge, de façon qu'à l'approche d'un navire, ils puissent montrer ce fanal en temps opportun, pour prévenir l'abordage, en ayant soin que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord et le feu rouge de tribord. Les navires de pêche et les bateaux non pontés qui sont à l'ancre ou qui, ayant leurs filets dehors, sont stationnaires, doivent montrer un feu blanc. Ces mêmes navires et bateaux peuvent, en outre, faire usage d'un feu visible à de courts intervalles, s'ils le jugent convenable. »

Cet article régit encore aujourd'hui les bateaux de pêche et autres navires de mer belges non pontés.

La Commission de 1889 a proposé d'y substituer des règles analogues à celles admises en Angleterre, depuis 1884.

Modifications proposées

par la Commission de Bruxelles.

Art. 10. *Les embarcations non pontées et les bateaux de pêche de moins de 20 tonneaux (jauge nette) étant en marche, sans avoir leurs filets, chaluts, dragues ou lignes à l'eau*, ne seront pas obligés de porter les feux de couleur de côté, mais dans ce cas, chaque embarcation ou chaque bateau devra, en leur lieu et place, avoir prêt sous la main *un fanal muni* sur l'un des côtés d'un verre vert et sur l'autre d'un verre rouge ; et, s'il approche d'un navire, ou s'il en voit approcher un, il devra montrer *ce fanal* assez à temps pour prévenir un abordage et de manière que le feu vert ne soit pas vu sur le côté de bâbord, ni le feu rouge sur le côté de tribord.

(La partie suivante de cet article s'applique seulement aux bateaux et

par la Conférence de Washington.

Art. 9. Les bateaux et les embarcations de pêche, lorsqu'ils sont en marche et ne sont pas requis par le présent article de porter ou de montrer les feux ci-après détaillés, porteront ou montreront les feux prescrits pour les bâtiments en marche *de leur tonnage.*

(a) Les bateaux et les embarcations qui seront en pêche avec des filets flottants ou dérivants devront montrer deux feux blancs placés de manière qu'ils soient le plus visibles possible. Ces feux seront disposés de façon que leur écartement vertical soit de 1m82 au moins et de trois mètres au plus, et de manière aussi que leur écartement horizontal, mesuré dans le sens de la quille du navire, soit de 1m50 au moins et de 3 mètres au plus. Le feu inférieur devra être le plus sur

embarcations de pêche, au large de la côte d'Europe, dans le nord du cap Finistère.)

A. Tous les bateaux et toutes les embarcations de pêche *de 20 tonneaux (jauge nette) et au-dessus, lorsqu'ils sont en marche et ne se trouvent pas dans l'un des cas où ils ont à montrer les feux désignés par les prescriptions suivantes de cet article, doivent porter et montrer les mêmes feux que les autres bâtiments en marche.*

B. Tous les bateaux qui seront en pêche, *avec des filets flottants ou dérivants,* devront montrer deux feux *blancs* placés de manière qu'ils soient le plus visibles possible. Ces feux seront disposés de façon que leur écartement vertical soit de *1m80 au moins et de 3 mètres au plus, et de manière aussi que leur écartement horizontal, mesuré dans le sens de la quille du navire, soit de 1m50 au moins et de 3 mètres au plus. Le feu inférieur devra être le plus sur l'avant et les deux feux devront être placés de telle sorte qu'ils puissent être aperçus de tous les points de l'horizon, par nuit noire, avec atmosphère pure, à une distance de trois milles au moins.*

C. Un bateau pêchant à la ligne et ayant ses lignes dehors, devra porter les mêmes feux qu'un bateau en pêche avec des filets flottants ou dérivants.

D. Tous les bateaux à vapeur qui seront en pêche au chalut ou à la drague devront porter :

1° *Une lanterne, placée sur le mât de misaine, ou en avant de ce mât, dans la position assignée au feu blanc ordinaire des navires à vapeur, et qui montrera d'une manière uniforme et ininterrompue : une lumière blanche dans un arc de l'horizon de 4 quarts du compas, depuis l'avant du navire jusqu'à 2 quarts du compas de chaque* l'avant et les deux feux devront être de construction telle qu'ils puissent être aperçus de tous les points de l'horizon, à une distance de trois milles au moins.

(b) Les bateaux qui seront en pêche au chalut *(par quoi on doit entendre le fait de draguer le fond de la mer à l'aide d'un appareil) :*

1. Si ce sont des bateaux à vapeur, porteront dans la position assignée au feu blanc mentionné à l'art 2 (a), une lanterne *tricolore,* aménagée et fixée de manière à montrer un feu blanc, depuis l'avant du navire jusqu'à deux quarts du compas de chaque côté du navire ; un feu vert et un feu rouge dans un arc de l'horizon à partir de 2 quarts de chaque bord avant jusqu'à 2 quarts en arrière du travers de tribord et bâbord respectivement ; et pas à moins de 1m82 ni à plus de 3m65 au-dessus de la lanterne *tricolore,* un feu blanc dans une lanterne construite de façon à montrer une lumière claire et ininterrompue sur toute l'étendue de l'horizon.

2. Si ce sont des bateaux à voiles *de 7 tonneaux, tonnage brut, et plus,* ils porteront un feu blanc dans une lanterne aménagée de façon à montrer une lumière claire, uniforme et ininterrompue pour tous les points de l'horizon ; ils seront aussi pourvus d'une provision suffisante de feux pyrotechniques rouges qui brûleront chacun pendant 30 secondes au moins et seront montrés, à l'approche d'un navire ou lorsqu'on s'approchera d'un navire, *suffisamment à temps pour empêcher une collision.*

Dans la Méditerranée, les bateaux auxquels se réfère la subdivision (b) 2, *peuvent faire usage d'un " flare-up ", en place d'un feu pyrotechnique.*

Tous les feux mentionnés dans la subdivision (b) 1 *et* 2, *doivent être*

côté du navire; une lumière verte à partir de 2 quarts de l'avant jusqu'à 4 quarts en arrière du travers de tribord, et une lumière rouge du travers de bâbord.

2° *Une lanterne sphérique de 0m2 de diamètre et qui montrera une lumière blanche uniforme et ininterrompue sur toute l'étendue de l'horizon; cette lanterne sera hissée sous celle aux lumières blanche, verte et rouge de telle sorte que la distance verticale entre les deux fanaux ne soit pas inférieure à 1m82 ou supérieure à 3m70.*

E. Tous les bateaux à voiles, en pêche au chalut ou à la drague porteront: en tête du mât de misaine ou en avant de ce mât, une lanterne sphérique d'au moins 0m2 de diamètre devant montrer une lumière blanche uniforme et ininterrompue, visible, de tous les points de l'horizon, par nuit noire et atmosphère pure, à une distance d'au moins 2 milles. A l'approche d'un navire ou lorsqu'on s'approchera d'un navire ou fera usage d'un feu pyrotechnique rouge qui brûlera au moins pendant 30 secondes et sera visible à la même distance que le feu blanc de tête de mât.

F. Si un bateau en pêche devient stationnaire, par suite d'un engagement de son appareil de pêche dans un rocher ou tout autre obstacle, il devra montrer le feu blanc et faire le signal de brume d'un bâtiment au mouillage.

G. Les bateaux de pêche et les embarcations non pontées peuvent, en toute circonstance, faire usage d'un feu intermittent (c'est-à-dire alternativement montré et caché), en plus des autres feux exigés par cet article.

Tous les feux intermittents montrés par un bateau qui chalute, drague ou pêche avec un filet à drague quelconque, devront être montrés de l'arrière visibles à une distance de deux milles au moins.

3. *Si ce sont des bateaux à voiles de moins de sept tonneaux, tonnage brut, ils ne seront pas obligés de porter le feu blanc mentionné dans la subdivision* (b) 2, *du présent article, mais s'ils ne portent pas un feu de cette sorte, ils devront avoir à la main, prête à s'en servir, une lanterne montrant un feu blanc brillant, que l'on devra faire voir, d'un endroit bien apparent, à l'approche d'un navire ou lorsqu'on en est approché, assez à temps pour prévenir un abordage, ils devront aussi montrer un feu pyrotechnique rouge, comme il est prescrit à la subdivision* (b) 2 *ou, à sa place, un « flare-up ».*

(c) Les bateaux et embarcations pêchant à la ligne et ayant leurs lignes dehors, et étant retenus par leurs lignes, *lorsqu'ils ne sont pas à l'ancre ou stationnaires,* devront porter les mêmes feux que les bateaux en pêche avec des filets flottants ou dérivants.

(d) Les bateaux et les embarcations de pêche peuvent, en toute circonstance, faire usage d'un feu intermittent en plus des feux qu'ils sont requis, par le présent article, *de porter ou de montrer.*

Tous les feux intermittents montrés par un bateau qui chalute, drague ou pêche avec un filet à drague quelconque, devront être montrés à l'arrière du bateau. Toutefois, si le bateau est tenu par l'arrière à son chalut, à sa drague ou à son filet à drague, le feu intermittent devra être montré de l'avant.

(e) Chaque bateau de pêche ou embarcation étant à l'ancre, devra montrer un feu blanc, visible, tout autour de l'horizon, à une distance d'un mille au moins.

du bateau. Toutefois si le bateau est tenu par l'arrière à son chalut, à sa drague ou à son filet à drague, le feu intermittent devra être montré de l'avant.

H. Chaque bateau de pêche ou embarcation non pontée étant à l'ancre, entre le coucher et le lever du soleil, devra montrer un feu blanc, visible, tout autour de l'horizon, à une distance d'un mille au moins.

I. Par temps de brume, de brouillard ou pendant une chute de neige, un bateau de pêche avec des filets flottants ou dérivants et attaché à ses filets, un bateau chalutant, draguant ou pêchant avec des filets à dragues quelconques, un bateau pêchant à la ligne et ayant ses lignes dehors, devra, à intervalles de deux minutes au plus, sonner alternativement du cornet de brume et de la cloche.

(f) Si un bateau en pêche devient stationnaire, par suite de l'engagement de son appareil de pêche dans un rocher ou tout autre obstacle, il devra montrer le feu et faire le signal de brume d'un bâtiment au mouillage, *respectivement (voir art. 15* (d) (e) *et le dernier paragraphe).*

(g) Par temps de brume, brouillard. pendant une chute de neige *ou une forte tempête de pluie,* les bateaux de pêche attachés à leurs filets flottants ou dérivants, les bateaux chalutant, draguant, ou pêchant avec des filets à dragues quelconques, les bateaux pêchant à la ligne et ayant leurs lignes dehors devront, *si leur tonnage brut est de 20 tonneaux ou plus,* faire entendre respectivement un son à des intervalles d'une minute au plus ; *si ce sont des bateaux à vapeur, au moyen d'un sifflet ou d'une sirène, et si ce sont des bateaux à voiles,* au moyen du cornet de brume ; *après chaque émission de son, on devra sonner la cloche.*

(h) *Les bateaux à voiles ou les embarcations en pêche avec leurs filets, lignes ou chaluts, lorsqu'ils sont en marche, devront, pendant le jour, indiquer leur occupation à un navire approchant, en faisant voir, d'une manière très apparente, un panier ou tout objet susceptible de fournir une indication suffisante.*

Les bateaux, auxquels se réfère le présent article, ne seront pas obligés de porter les feux prescrits par l'article 4 (a) *et l'art. 11, dernier paragraphe.*

Les bateaux belges non pontés ne sont astreints, jusqu'ici, lorsqu'ils sont en marche, qu'à l'obligation d'exhiber, en temps opportun, le fanal à glissoires verte et rouge ; lorsqu'ils sont à l'ancre ou stationnaires, les filets dehors, ils doivent exhiber un feu blanc. Les propositions de la Commission de Bruxelles et celles de la Confé-

rence de Washington tendent à leur imposer des obligations beaucoup plus nombreuses et plus compliquées ; plutôt que de les analyser, nous renvoyons aux textes proposés.

933. — Art. 11. « Un navire qui est rattrapé par un autre bâtiment doit montrer au-dessus de sa poupe un feu blanc ou à éclats destiné à avertir le navire qui approche. »

Modifications proposées

par la Commission de Bruxelles.

Art. 11. Un navire qui est rattrapé par un autre bâtiment doit montrer au-dessus de sa poupe un feu blanc ou un feu *intermittent* destiné à avertir le navire qui approche.

par la Conférence de Washington.

Art. 10. Un navire qui est rattrapé par un autre bâtiment doit lui montrer au-dessus de sa poupe un feu blanc ou un feu intermittent.

Le feu blanc que le présent article oblige de montrer peut être fixe et porté dans une lanterne, mais, en pareil cas, la lanterne sera aménagée, disposée et pourvue d'écrans, de telle manière à projeter une lumière ininterrompue dans un arc de l'horizon de douze quarts de compas, soit six quarts de chaque côté du navire à compter de l'extrémité de la poupe; la visibilité du feu devra s'étendre à un mille au moins. Ce feu sera porté autant que possible au même niveau que les feux de côté.

Les lanternes qui contiennent les feux de côté les masquent aux navires qui se trouvent dans un secteur de douze points à l'arrière du navire qui les porte; le feu de tête de mât des steamers laisse le même secteur dans l'obscurité. Il fallait empêcher le navire qui, dans ce secteur, avance avec une rapidité supérieure à celle du navire qui le précède, il fallait l'empêcher de se jeter sur ce navire. Le moyen imaginé est une application de la règle fondamentale qui impose les mesures de précaution au navire qui se trouve dans la position la plus favorable. Le navire de devant voit les feux du navire de derrière, celui-ci n'aperçoit pas ceux du navire de devant; le règlement impose au navire qui aper-

çoit les feux de l'autre, l'obligation d'allumer un feu pour l'avertir de sa présence; ce feu doit être allumé au-dessus de la poupe, c'est-à-dire à l'endroit où le navire qui approche le verra le mieux. Le feu d'arrière ne doit pas être fixé au corps du navire; une lanterne mobile suffit.

Bien que l'article 11 ne le dise pas expressément, l'obligation qu'il impose au navire d'avant n'existe que s'il y a risque de collision (Marsden, p. 345); cette idée est exprimée par le mot " rattrapé " du texte français; le mot anglais " overtaken ", dépassé, implique moins l'idée d'une collision probable. Le feu doit être montré en temps utile (C. de l'amirauté de Dublin, 18 novembre 1886 : R. D. M. II,727); il doit être exhibé jusqu'à ce que le navire d'arrière ait vu l'un des feux de côté du navire d'avant.

L'article 11 prescrit implicitement aux navires de placer une vigie à l'arrière, ou de prendre d'autres mesures pour se trouver, le cas échéant, à même d'exhiber le feu d'arrière en temps utile.

L'obligation de maintenir un feu au-dessus de la poupe ne s'applique qu'au navire en marche et non au navire à l'ancre (Marsden, p. 345).

La loi ne définit ni le navire qui croise, ni le navire qui dépasse; il semble qu'il faille considérer comme " croisant " (crossing), le navire qui voit l'un des feux de côté de l'autre navire, et comme " dépassant " (overtaking), le navire qui n'en voit aucun (Marsden, p. 345).

Les règles consacrées par les articles 11 et 20 se nomment, en Angleterre, *the overtaking rules.*

934. — *Signaux phoniques par temps de brume, brouillard, etc.*

ART. 12. " Tout navire à vapeur doit être pourvu :

1° D'un sifflet à vapeur ou de tout autre système efficace de sons au moyen de la vapeur, placé de manière que le son ne soit gêné par aucun obstacle.

2° D'un cornet de brume d'une sonorité suffisante et qu'on puisse faire entendre au moyen d'un soufflet ou de tout autre instrument.

3° D'une cloche assez puissante.

Tout navire à voiles doit être pourvu d'un cornet et d'une cloche analogues.

En temps de brume, de brouillard ou de neige, soit de nuit, soit de jour, les avertissements indiqués ci-dessous seront employés par les bâtiments :

A. Tout navire à vapeur, lorsqu'il est en marche, doit faire entendre un coup prolongé de son sifflet à vapeur ou de tout autre mécanisme à vapeur à des intervalles qui ne doivent pas excéder deux minutes.

B. Tout navire à voiles, lorsqu'il est en marche, doit faire les signaux suivants, avec son cornet, à des intervalles de deux minutes au plus : un coup lorsqu'il est tribord amures; deux coups, l'un après l'autre, quand il est bâbord amures; trois coups, l'un après l'autre, quand il a le vent de l'arrière du travers.

C. Tout navire, à voiles ou à vapeur, qui ne fait pas route, doit sonner la cloche à des intervalles qui n'excèdent pas deux minutes. „

Modifications proposées

par la Commission de Bruxelles.

Ajouter à l'article 12 :

Dans tous les cas où ce règlement prescrit l'emploi d'une cloche, un tambour sera substitué à cet instrument à bord des navires Ottomans.

par la Conférence de Washington.

Art. 15. *Tous les signaux imposés par le présent article aux navires en marche, seront donnés : 1. A bord des navires à vapeur, au moyen du sifflet ou de la sirène ; 2. A bord des navires à voiles ou des navires remorqués, au moyen du cornet de brume.*

Les mots " son prolongé „ dont on se sert dans le présent article, signifieront un son d'une durée de 4 à 6 secondes.

Tout navire à vapeur sera pourvu d'un sifflet ou d'une sirène efficaces, actionnés par la vapeur, *ou toute autre force substituée à la vapeur,* placés de manière que le son ne puisse être intercepté par aucun obstacle; d'un cornet de brume d'une sonorité suffisante, qu'on puisse faire entendre par des moyens mécaniques, et d'une cloche assez puissante (1).

Tout navire à voiles *d'un tonnage*

(1) Dans tous les cas où le règlement prescrit l'emploi d'une cloche, un tambour pourra être substitué à cet instrument à bord des navires Ottomans, *ou bien aussi un " gong „ lorsque des instruments de ce genre sont employés à bord des petits navires de mer.*

brut de 20 tonneaux ou au-dessus, sera pourvu également d'un cornet de brume similaire et d'une cloche.

En temps de brume et de brouillard pendant une chute de neige *ou une forte pluie*, soit de nuit, soit de jour les signaux *décrits dans cet article* seront employés comme il est indiqué ci-dessous, *c'est-à-dire :*

(a) Tout navire à vapeur ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

(b) *Un navire à vapeur, en cours de route, mais arrêté et n'ayant pas d'erre, fera entendre, à des intervalles de deux minutes au plus, deux sons prolongés avec intervalle d'environ une seconde entre chacun d'eux.*

(c) Tout navire à voiles, lorsqu'il est en marche, fera entendre, à des intervalles ne dépassant pas *une* minute, un son lorsqu'il est tribord amures; deux sons successifs lorsqu'il est babord amures; trois sons successifs, quand il a le vent de l'arrière du travers.

(d) Tout navire à l'ancre doit sonner *rapidement* la cloche *pendant* 5 *secondes environ*, à des intervalles ne dépassant pas *une* minute.

(e) *Tout navire, à l'ancre en pleine mer, lorsqu'il ne se trouve pas à un mouillage habituel et que, par sa position, il constitue un obstacle pour les bâtiments en cours de route, fera entendre, si c'est un navire à vapeur, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés, au moyen de son sifflet ou de sa sirène, suivis d'une sonnerie de la cloche ; ou, si c'est un navire à voiles, à des intervalles ne dépassant pas une minute, deux sons au moyen de son cornet de brume, puis une sonnerie de cloche.*

(f) *Tout navire qui remorque fera entendre, au lieu des signaux prescrit*

dans les subdivisions (a) *et* (c) *du présent article, à des intervalles ne dépassant pas 2 minutes, trois sons successifs, c'est-à-dire : un son prolongé suivi de deux sons brefs. Tout navire remorqué peut faire ce même signal, et il ne peut pas en faire d'autre.*

(g) *Un navire à vapeur qui veut dire à un autre : " Mon navire n'a plus d'erre, vous pouvez tâcher de me dépasser, " fera entendre trois sons successifs, c'est-à-dire un son bref, un son long, un son bref, avec des intervalles d'environ une seconde.*

(h) *Tout navire occupé à poser ou à relever un câble télégraphique, lorsqu'il entendra le signal de brume d'un navire approchant, répondra par trois sons prolongés et successifs.*

(i) *Tout navire en marche, qui est dans l'impossibilité de se garer de la route suivie par un navire approchant parce qu'il n'est pas libre de ses mouvements, ou qui est incapable de manœuvrer suivant les prescriptions du présent règlement, lorsqu'il entendra le signal de brume d'un navire approchant, répondra par quatre sons brefs et successifs.*

Les navires à voiles et les embarcations d'un tonnage brut inférieur à 20 tonneaux, ne seront pas obligés de faire les signaux détaillés ci-dessus, mais s'ils ne les font pas, ils feront entendre d'autres signaux phoniques d'une portée efficace et à des intervalles ne dépassant pas une minute.

Les signaux phoniques sont destinés à fournir, en temps de brume, de brouillard ou de neige, une partie des indications que la vue fournit par le temps clair : la nuit, ils suppléent à l'inefficacité des feux réglementaires; le jour, ils permettent à la vigie de percevoir, par l'oreille, la présence des navires que l'œil ne distingue pas dans la brume.

L'article 12 énumère les appareils que les navires doivent posséder pour pouvoir émettre des signaux phoniques et indique l'usage qu'ils doivent en faire. Les navires à voiles sont munis d'un cornet, fonctionnant à l'aide d'un mécanisme, et d'une cloche que l'on fait tinter à la main. Les navires à vapeur ont, de plus, l'obligation d'adapter à leur machine un sifflet ou tout autre instrument phonique (sirène, etc.), animé par la vapeur. La cloche ne sert qu'aux navires à l'ancre ; en la sonnant, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, ils signalent leur présence aux navires qui font route à travers le brouillard. Le cornet de brume et le sifflet à vapeur sont utilisés par ces derniers navires : les voiliers cornent, les vapeurs sifflent, à des intervalles de deux minutes au maximum ; le vapeur ne se sert du cornet que lorsque son sifflet à vapeur est mis hors de service. On ne peut reprocher à un capitaine le défaut ou l'insuffisance du fonctionnement de la sirène de son navire quand, peu de temps avant l'abordage, cette sirène, d'ailleurs puissante, a été réglée à trente secondes d'intervalle et à quatre secondes de son (Havre, 9 août 1887 ; C. Rouen, 28 décembre 1887 ; R. D. M. III, 300, 543).

Le vapeur doit ne faire entendre qu'un coup de sifflet ; le voilier, au contraire, corne un, deux ou trois coups, suivant qu'il navigue tribord amures, babord amures, ou vent arrière. La Conférence de Washington propose une variété de signaux phoniques beaucoup plus considérable.

Les signaux donnés par l'appareil à vapeur doivent être des coups prolongés ; ils se distinguent, en cela, des coups secs de l'article 19. Le règlement n'en précise pas la durée ; la Conférence de Washington propose de la fixer à quatre secondes au moins et six au plus. Un règlement ne peut déterminer l'intensité des signaux phoniques ; en cas de contestation, le juge apprécie s'ils ont été suffisants.

Marsden (p. 349) se demande s'il suffit que le cornet soit mécanique, ou s'il faut qu'il en soit fait usage à l'aide d'un mécanisme ? Cette dernière interprétation, exclusive des cornets à bouche (mouthhorn), est la seule qui se concilie avec le texte français de l'article 12. C'est aussi celle qu'admettent Maude et Pollock (I, p. 597). Néanmoins, si les sons produits par le cornet à bouche ont été assez intenses pour être entendus de l'autre navire, l'inobservation du règlement n'aura eu aucune influence sur la

collision. Il est d'autant plus prudent de se conformer strictement au règlement, que souvent, par suite des conditions atmosphériques, les deux équipages affirment, avec une égale sincérité : l'un, que les signaux phoniques ont été donnés ; l'autre, qu'ils n'ont pas été perçus.

Un navire peut se trouver à proximité du brouillard sans se trouver dans le brouillard. Doit-il alors émettre les signaux de brume pour avertir les navires masqués par le brouillard ? L'article 12 du règlement ne lui en impose point l'obligation (Marsden, p. 349) ; l'article 24 peut lui commander de prendre cette précaution, s'il a entendu des signaux partir de la zone où règne le brouillard.

L'atmosphère est rarement tout à fait pure ; faut-il user des signaux phoniques dès qu'elle est quelque peu obscurcie ? Le tribunal de commerce d'Anvers a jugé (23 avril 1881 ; J. A. 81. 1. 184) que l'article 12 n'est applicable que par une brume assez épaisse pour qu'un navire, s'approchant d'un autre, ne puisse constater sa présence que par les signaux phoniques. La Cour de Bruxelles, au contraire, a décidé, le 13 février 1889 (Pas. 90. 2. 36), que « l'article 12 ne distingue pas si le brouillard est plus ou moins épais ». Nous pensons aussi que le navire, dès qu'il est dans le brouillard, doit observer l'article 12 ; le juge du fait apprécie si l'atmosphère, à l'entour du navire, est suffisamment obscurcie pour être qualifiée de brume ou de brouillard. Il importe peu que le brouillard, restant à fleur d'eau, permette à la vigie de voir l'horizon, en se plaçant dans la mâture.

Le navire remorqué a-t-il des signaux à émettre en temps de brume ? Non, il ne fait qu'un avec le remorqueur ; celui-ci se charge de faire les signaux pour la remorque tout entière.

935. — Art. 13. « Tout navire, soit à voiles, soit à vapeur, ne doit aller qu'à une vitesse modérée pendant les temps de brouillard, de brume ou de neige. »

Modifications proposées :

par la Commission de Bruxelles :

Vitesse à modérer par temps de brume, etc.

Art. 13. Tout navire, soit à voiles, soit à vapeur, doit aller à une vitesse

par la Conférence de Washington :

La vitesse des navires doit être modérée par temps de brume, etc.

Art. 16. Tout navire, par temps de brume ou de brouillard, pendant une

modérée pendant les temps de brouillards, de brume ou pendant une chute de neige.

chute de neige *ou une forte tempête de pluie,* doit aller à une vitesse modérée, *en ayant bien soin d'avoir égard aux circonstances et aux conditions existantes.*

Un navire à vapeur qui entend, comme venant apparemment de l'avant du travers, le signal phonique d'un navire dont la position n'est pas déterminée, devra, autant que les circonstances le permettent, arrêter ses machines, et naviguer ensuite avec précaution, jusqu'à ce que le danger d'abordage soit passé.

Les signaux phoniques seraient, le plus souvent, insuffisants pour éviter les abordages, par temps de brume, si les navires marchaient à grande vitesse. La précaution, commandée par l'article 13 et dictée par l'expérience, était observée avant d'être prescrite ; les règles du bon sens et de la navigation veulent que tous les navires ralentissent leur marche lorsqu'ils peuvent être surpris par la brusque apparition d'un autre navire. Il n'en est pas seulement ainsi en temps de brume ; il en est de même, par un temps clair, à l'entrée d'un port ou d'un bassin, partout où le risque de collision peut se présenter à l'improviste (Desjardins, n° 1091). Cette règle s'impose à tous les navires en marche : voiliers et vapeurs, bateaux-postes, bateaux de passage, etc. (Marsden, p. 353, 358).

Nous avons admis que l'article 12 s'applique dès que le navire est dans le brouillard ; il en est de même de l'article 13. La Cour de Bruxelles a fourni une définition du brouillard en décidant, le 18 mai 1881 (Pas. 81. 2. 371), que l'article 13 " n'est obligatoire que pour autant que l'atmosphère rende la navigation dangereuse en interceptant la vue ". Dès que le navire se trouve dans la brume, il doit modérer sa vitesse ; mais il faut que le navire soit dans le brouillard ; il ne suffit pas qu'il en soit rapproché (Marsden, p. 349). L'arrêt de Bruxelles, que nous venons de citer, a décidé aussi que, pendant les éclaircies, le navire peut naviguer à grande vitesse.

L'obligation de ralentir est, on le conçoit, proportionnelle à l'intensité du brouillard, au plus ou moins de fréquentation des eaux où le navire se trouve, en un mot, à l'ensemble des circon-

stances dans lesquelles il navigue (Marsden, p. 351). S'il entend des signaux phoniques, un redoublement de prudence s'impose à lui (Marsden, p. 390). Maude et Pollock (I, p. 598) estiment qu'il est du devoir d'un navire qui se trouve dans un épais brouillard de jeter l'ancre dès qu'il trouve un bon terrain d'ancrage. Cette prescription n'est pas inscrite dans le règlement ; la prudence peut, dans certains cas, conseiller le mouillage.

Les décisions les plus variées ont été rendues par les juges chargés d'apprécier ce qu'est une vitesse modérée ; d'ordinaire, un steamer doit conserver au moins une vitesse suffisante pour manœuvrer aisément (Marsden, p. 354; — C. Bruxelles. 10 février 1877 ; Pas, 77. 2. 142) ; l'intensité du brouillard peut néanmoins être telle qu'il soit du devoir des capitaines de stopper (Marsden, p. 352) ; c'est là une application des articles 18 et 23, plutôt que de l'article 13 (Tr. sup. de l'Empire, 24 septembre 1884 et Tr. hanséatique, 23 avril 1884 ; R. D. M. II.47), ou, plutôt encore, la combinaison des trois articles aboutit à cette conséquence.

La Conférence de Washington a essayé de déterminer ce qu'il faut entendre par vitesse modérée ; elle y a renoncé et, plutôt que de tracer une règle, s'est contentée de recommander au navire qui ralentit, de tenir compte des circonstances. Le juge apprécie, eu égard aux circonstances de chaque cause, si la vitesse a été modérée (Cas. f. 1er avril 1889 ; *Supra.*—Marseille. 30 janvier 1888 ; C. Aix, 20 juin 1888 ; R. D. M. III. 720, IV, 142.

Le capitaine qui marche à pleine vitesse, en temps de brume, commet une faute, mais cette faute peut être sans influence sur la collision qui se produit ; quoique fautif, le navire qui ne s'est pas conformé à l'article 13, n'est point, en ce cas, responsable de la collision (Cas. f. 19 mars 1888 et 1er avril 1889 ; R. D. M. III. 663 et V. 7). Marsden (p. 351) se base sur l'acte 36. 37 Vict. c. 85. s. 17 pour défendre l'opinion contraire. La base de cette argumentation, fût-elle fondée en Angleterre, fait défaut en Belgique.

L'auteur des « Lois des abordages en mer » rapporte (p. 393) une décision de la Chambre des lords, rendue à l'occasion de l'article 18, et d'après laquelle, pour engager la responsabilité du navire qui viole cette prescription, il suffit que la contravention ait contribué à augmenter le dommage, sans qu'il soit requis qu'elle ait contribué à la collision. Cette décision est conforme aux principes : l'auteur d'une faute est responsable des conséquences directes et immédiates de cette faute (V. n° 920).

L'article 18 complète l'article 13, pour les navires à vapeurs; le règlement ne se contente pas de leur interdire, en temps de brume, une marche rapide; il leur prescrit de stopper et même de marcher en arrière, " s'il est nécessaire ". Ces derniers mots doivent être pris à la lettre. L'arrêt, rendu le 18 mai 1881 par la Cour de Bruxelles, décide que les steamers ne doivent stopper ou battre en arrière que lorsque la nécessité de ces manœuvres est manifeste, c'est-à-dire en présence d'un danger immédiat; il décide aussi que les manœuvres prescrites par l'article 13 sont les seules qui soient imposées aux navires empêchés par le brouillard d'apprécier leurs directions respectives; pour le surplus, ils doivent agir au mieux, d'après les circonstances, conformément à l'article 23. Le *Gongora,* croyant le *Lucretia* à babord, avait manœuvré sur tribord et contribué ainsi à la collision; la Cour de Bruxelles exonère le *Gongora* de toute responsabilité parce qu'il a agi pour le mieux. Les circonstances de la cause peuvent expliquer cette décision, mais, en règle générale, les capitaines de navires feront bien de se souvenir de l'avis donné, en juillet 1877, par le Board of trade, à la suite de l'abordage du *Britannic* et du *Celtic* : " Ce cas montre la grande imprudence qu'il y a à modifier la direction d'un navire pour en éviter un autre qui n'est pas en vue et dont il est impossible de déterminer exactement la position. " L'arrêt de Bruxelles du 13 février 1889, que nous avons cité déjà, admet aussi que, dans ce cas, le capitaine n'a " qu'une seule alternative, celle de s'arrêter ou même de reculer, jusqu'à ce que l'allure des navires signalés ait pu être reconnue ".

L'abordage en temps de brume doit être considéré comme fortuit lorsque les navires avaient, au moment où ils ont pu s'apercevoir, une vitesse modérée et ont fait, à ce moment, les seules manœuvres qu'il fût possible de faire pour éviter la collision (C. Bruxelles, 10 février 1877 : Pas. 77. 2. 142).

Les articles 14 et suivants sont inapplicables en temps de brume (V. nº 938).

936. — Les articles 14 à 26 sont placés sous la rubrique : règles relatives à la route à suivre et aux manœuvres à exécuter. La rubrique anglaise est un peu différente: steering and sailing rules. Les navires dont elle s'occupe sont divisés en " meeting ", " crossing " et " overtaking ships ", navires se rencontrant, se croisant, se

dépassant. Cette classification, écrit Marsden (p. 371), comprend trois situations inconciliables : un " meeting ship „ ne peut être ni un " crossing ship „, ni un " overtaking ship „.

Nous avons dit déjà que le navire qui occupe la situation la plus favorable doit céder le pas à l'autre (Pand. b. *ibid.* n° 179) ; les articles 14, 17, 18, 20 sont des applications de cette règle générale. Quand la position des deux navires est également favorable, il faut choisir arbitrairement entre eux : le règlement (art. 14, litt. B. et C.) ordonne au voilier, qui a le vent par bâbord, de s'écarter de la route de celui qui le reçoit par tribord, et (art. 16) au steamer qui en voit un autre par tribord, de s'écarter de la route de cet autre steamer. Il était possible, dans ces cas, de faire un choix entre les navires ; ce moyen fait défaut quand deux steamers arrivent droit l'un sur l'autre, bout à bout, " end on „, pour emprunter l'expression du règlement anglais. On s'est tiré d'embarras en imposant à chacun des navires l'obligation de mettre la barre à bâbord pour incliner vers tribord ; une même manœuvre est imposée aux deux steamers qui s'aperçoivent face-à-face. Ce cas est le seul où une manœuvre est imposée à chacun des navires entre lesquels il y a risque d'abordage ; en toutes autres circonstances, l'un d'eux seulement doit opérer une manœuvre, l'autre doit continuer sa route (art. 22).

937. — *Règles relatives à la route à suivre et aux manœuvres à exécuter.*

Art. 14. " Quand deux navires à voiles font des routes qui les rapprochent l'un de l'autre de manière à faire courir le risque d'abordage, l'un des deux s'écartera de la route de l'autre, d'après les règles suivantes :

A. Le navire qui court largue doit s'écarter de la route de celui qui est au plus près.

B. Le navire qui est au plus près bâbord amures doit s'écarter de la route de celui qui est au plus près tribord amures.

C. Si les deux navires courent largue, mais avec les amures de bords différents, le bâtiment qui a le vent par bâbord s'écarte de la route de celui qui le reçoit par tribord.

D. Si les deux navires courent largue, ayant tous deux le vent

du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent.

E. Le bâtiment qui est vent arrière doit s'écarter de la route de l'autre navire. „

Ni la Commission de Bruxelles, ni la Conférence de Washington ne proposent de modifier l'article 14; la Conférence se borne à le faire précéder d'un avertissement ainsi conçu :

PRÉLIMINAIRES. — RISQUE DE COLLISION.

Les risques de collision peuvent, lorsque les circonstances le permettent, être déterminés en examinant avec soin les relèvements au compas d'un navire approchant. Si les relèvements ne changent pas d'une façon appréciable, on doit estimer que des risques existent.

Cette recommandation s'applique aux navires dont les routes se croisent; lorsque l'angle que forment ces routes ne se modifie pas, bien que les navires se rapprochent, ils arriveront à la fois au sommet de l'angle et s'aborderont.

La Conférence propose aussi un article additionnel conçu en ces termes :

Art. 26. *Les navires à voiles en marche s'écarteront de la route des bateaux à voiles ou des embarcations pêchant aux filets flottants ou dérivants, aux lignes ou aux chaluts. Cette prescription ne donne pas au bateau ou embarcation occupé à pêcher, le droit d'obstruer une voie libre fréquentée par des navires autres que des bateaux ou des embarcations de pêche.*

Quelques explications techniques sont indispensables pour comprendre les obligations que l'article 14 impose aux voiliers dont les routes se rapprochent assez pour faire naître un risque d'abordage.

Les voiles sont de grandes surfaces que le vent frappe sur leur arrière-face ; lorsqu'elles sont déployées, le navire glisse sur l'eau dès que l'impulsion donnée par le vent est plus forte que la résistance opposée par l'eau. Le navire glisse en avant, quelle que soit la direction du vent qui frappe sa voilure, parce que l'eau de l'avant offre une résistance moindre que l'eau de côté, la longueur du navire dépassant de beaucoup sa largeur. L'orientation donnée aux voiles favorise aussi ce mouvement en avant ; elle ne peut cependant dépasser certaines limites, surtout à bord des grands navires, à raison de la présence des cordages fixes, haubans et galhaubans.

Les basses voiles carrées des navires ont, à leurs extrémités inférieures, deux cordages qui les fixent aux bordages et qui se nomment écoutes ; on dit du navire qui a le vent arrière, qu'il a le vent entre deux écoutes; dès que le navire cesse de courir vent arrière, l'écoute placée du côté d'ou vient le vent prend le nom d'amure. On dit qu'un navire est *bâbord amures* (port-tack) lorsque le vent vient du côté bâbord, *tribord amures* (starboard-tack) lorsqu'il souffle du côté tribord.

Le voilier peut avoir le vent arrière *(wind aft)* ; c'est la position la plus favorable. Quand le vent, sans venir de l'arrière, forme avec la route du navire, un angle obtus ou, au moins, un angle droit, celui-ci a le vent largue; quant, au contraire, l'angle est aigu, le navire est au plus près (close-hauled). L'angle doit être d'au moins 66 degrés, ou 6 points du compas, pour qu'un grand navire puisse profiter du vent pour louvoyer ; il suffit d'un angle de 55 degrés pour les petits navires dont les voiles ne sont pas gênées par des cordages fixes.

Un navire est *au vent (to windward)* quand, par rapport au bâtiment avec lequel on le compare, il est plus rapproché de la direction d'où vient le vent ; l'autre bâtiment est *sous le vent (to leeward)*.

L'article 14 envisage cinq catégories de voiliers qui, par ordre de préférence, se classent ainsi :

1. Le navire courant au plus près, tribord amures.
2. » » » bâbord amures.
3. » » largue, tribord amures.
4. » » » bâbord amures.
5. » » vent arrière.

Les navires des quatre dernières catégories doivent s'écarter de ceux de la première, ceux des trois dernières de ceux des deux premières, ceux des deux dernières de ceux des trois premières, ceux de la dernière de ceux des quatre autres.

L'article 14 prévoit, pour la quatrième catégorie seulement, la conduite à tenir par deux navires de même catégorie : deux navires courent largue, sous les mêmes amures; le navire qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent. Cette prescription s'applique, *à fortiori,* à deux navires ayant vent arrière ; ils ont le vent plus que largue.

Gray (p. 63) et Marsden (p. 364) observent que la vue d'un feu

de côté ne permet pas toujours de déterminer si le voilier qui le porte a le vent largue ou navigue au plus près ; c'est là un danger contre lequel il n'est d'autres préservatifs que la prudence et le jugement.

Le navire obligé de s'écarter de la route de l'autre, le fait, à ses risques et périls, de la façon qu'il juge convenable ; il avance ou recule, met la barre à bâbord ou à tribord ; tout lui est permis, pourvu qu'il ne cause ni embarras, ni difficulté à l'autre navire (Maude and Pollock, I. p. 599 ; Marsden p. 362 et 378 ; Desjardins, n° 1095).

938.— " ART. 15. Si deux navires marchant à la vapeur courent l'un sur l'autre, en faisant des routes directement opposées ou à très peu près, de manière à faire craindre un abordage, chacun d'eux devra venir sur tribord afin de laisser l'autre navire passer à bâbord.

Cet article s'applique uniquement au cas où les bâtiments ont le cap l'un sur l'autre en suivant des rhumbs de vent tout à fait ou presque tout à fait opposés, de telle sorte que l'abordage soit à craindre. Il ne s'applique pas à des navires qui, s'ils continuent leurs routes, se croiseront certainement sans se toucher.

Les seuls cas que vise cet article sont ceux dans lesquels chacun des deux bâtiments a le cap sur l'autre, les deux plans longitudinaux étant complètement, où à très peu près, sur le prolongement l'un de l'autre ; en d'autres termes, les cas dans lesquels, pendant le jour, chaque bâtiment voit les mâts de l'autre navire l'un par l'autre ou à très peu près, et tout à fait ou à très peu près dans le prolongement de son cap ; et, pendant la nuit, le cas où chaque bâtiment est placé de manière à voir à la fois les deux feux de côté de l'autre.

Il ne s'applique pas aux cas où, pendant le jour, un bâtiment en aperçoit un autre droit devant lui et coupant sa route ; ni aux cas où, pendant la nuit, chaque bâtiment, présentant son feu rouge, voit le feu de même couleur de l'autre navire ; où chaque bâtiment, présentant son feu vert, voit le feu de même couleur de l'autre navire ; ni aux cas où un bâtiment aperçoit droit devant lui un feu rouge sans voir de feu vert, ou aperçoit droit devant lui un feu vert sans voir de feu rouge ; enfin, ni aux cas où un bâtiment aperçoit à la fois un feu vert et un feu rouge dans toute autre direction que droit devant ou à peu près. "

Modifications proposées :

par la Commission de Bruxelles :

La Commission de Bruxelles s'est bornée à proposer la suppression des mots " ou à peu près " qui terminent l'article 15.

par la Conférence de Washington :

Art. 18. Si deux navires à vapeur courent l'un sur l'autre, en faisant des routes directement opposées ou à très peu près, de manière à faire craindre un abordage, chacun d'eux devra venir sur tribord afin de se passer *réciproquement à bâbord.*

Cet article s'applique uniquement au cas où les bâtiments ont le cap l'un sur l'autre *ou à très peu près,* de telle sorte que l'abordage soit à craindre. Il ne s'applique pas à des navires qui, s'ils continuent leur route respective, se *dépassent* sans se toucher.

Les seuls cas que vise cet article sont ceux dans lesquels chacun des deux bâtiments a le cap sur l'autre, ou à très peu près; en d'autres termes, les cas dans lesquels, pendant le jour, chaque bâtiment voit les mâts de l'autre navire l'un par l'autre ou à très peu près, et tout à fait ou à très peu près dans le prolongement de son cap; et, pendant la nuit, le cas où chaque bâtiment est placé de manière à voir à la fois les deux feux de côté de l'autre.

Il ne s'applique pas aux cas où pendant le jour un bâtiment en aperçoit un autre droit devant lui et *croisant* sa route; ni aux cas où pendant la nuit chaque bâtiment, présentant son feu rouge, voit le feu de même couleur de l'autre navire; où chaque bâtiment, présentant son feu vert, voit le feu de même couleur de l'autre navire; ni aux cas où un bâtiment aperçoit droit devant lui un feu rouge sans voir de feu vert, ou aperçoit droit devant lui un feu vert sans voir de feu rouge; enfin, ni aux cas où un bâtiment aperçoit à la fois un feu vert et un feu rouge dans toute autre direction que droit devant.

La règle tracée par l'article 15 s'appelle, en Angleterre, " the end on rule ", la règle du bout à bout.

L'obligation réciproque que cet article impose à deux steamers qui font des routes directement opposées ou à peu près, lorsque leur proximité amène un risque d'abordage, est, nous en avons déjà fait la remarque, le seul cas où le règlement impose une manœuvre aux deux navires qui risquent de se rencontrer; cette exception est d'interprétation rigoureuse (Marsden, p. 372; Desjardins, n° 1093). Il faut que l'opposition des routes suivies soit telle que, de nuit, chaque navire aperçoive les deux feux de côté de l'autre, et que, de jour, les mâts du navire en vue se masquent les uns les autres, ou à très peu près. L'angle formé par les routes est moins aisé à déterminer la nuit que le jour : il est facile de constater que l'on voit les deux feux de côté du navire qui arrive, il est moins facile de discerner si ce navire voit vos propres feux de côté. Marsden (p. 374) cite des décisions contradictoires, par rapport à l'angle que doivent former deux navires, pour cesser d'être *meeting* et devenir *crossing*. La Cour de Bruxelles a décidé l'évidence lorsqu'elle a refusé d'appliquer l'article 15 à deux navires qui se voyaient sous un angle de 3 à 4 points (26 juin 1878; Pas. 79. 2. 51). De jour, l'angle doit ne pas dépasser une fraction de point; sinon, les mâts ne seront pas masqués les uns par les autres ou à très peu près.

L'article 15 suppose que l'opposition directe des routes peut être constatée à l'aide de la vue; quand, à raison des signaux phoniques, faits en temps de brume, le capitaine se croit en face d'un autre steamer, il doit observer les articles 13, 23 et 24; l'article 15 est inapplicable (Cas. f. 19 mars 1888 et 1er avril 1889; R. D. M. IV. 663, V, 7).

La direction que suit le navire peut n'être pas la même que celle que marque le corps du bâtiment; c'est à cette dernière direction qu'il faut s'en tenir, quelle que soit la route du navire (Marsden, p. 372).

Marsden enseigne (p. 373) qu'aucun des deux steamers ne se conforme à l'esprit de l'article 15 s'il n'oblique à droite que dans la proportion voulue pour éviter la collision, étant donné que l'autre steamer oblique dans la même mesure; chacun d'eux doit, d'après lui, obliquer suffisamment pour éviter l'abordage, même si l'autre steamer néglige de se conformer à l'article 15.

Nous admettons volontiers que la prudence commande à chacun des navires de ne pas se fier à la diligence de l'autre, mais si, dans un procès engagé entre eux, il faut déterminer à qui incombe la responsabilité de l'abordage, elle sera imputée au navire qui n'aura pas obliqué, si l'autre a dévié dans la mesure nécessaire pour éviter l'abordage, chacun déviant d'autant.

Une certaine confusion règne au sujet du sens des mots triborder et bâborder. En certains pays, l'ordre donné au timonier, à l'aide du mot " tribord ", signifie : " mettez la barre à bâbord pour aller sur tribord "; dans d'autres, cet ordre se traduit ainsi : " mettez la barre à tribord " (Gray, p. 4). Un pilote anglais a été déclaré responsable d'un abordage survenu entre le navire français qu'il pilotait et un autre navire, pour s'être servi du mot : " Tribord " afin de donner un ordre que le timonier, se conformant à l'usage existant en France, interpréta comme un ordre de venir sur tribord, tandis que l'intention du pilote était de faire mettre la barre à tribord (Marsden, p. 371). L'article 15 ne permet pas cette confusion; il prescrit à chacun des steamers de " venir sur tribord " afin de laisser l'autre navire " passer à bâbord ".

" Si tu vois devant toi les deux feux vert et rouge,
Mets la barre à bâbord et montre ton feu rouge. "
" When all three lights I see a-head,
I port my helm, and show my red. "

939. — Art. 16. " Lorsque deux navires marchant à la vapeur font des routes qui se croisent de manière à faire craindre un abordage, le bâtiment qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de cet autre navire. "

La Commission de Bruxelles et la Conférence de Washington ne proposent aucune modification à l'article 16. Cet article ne se rapporte qu'aux navires sous vapeur, mais à tous les navires sous vapeur, sans qu'il faille distinguer entre un steamer isolé et une traîne mue par la vapeur (C. Bruxelles, 10 août 1885 ; Pas. 86. 2. 323). Tous les navires marchant à la vapeur sont réputés posséder des facilités, sinon égales, au moins suffisantes pour qu'il ne faille accorder à aucun d'eux une situation privilégiée.

Les positions respectives qu'ils occupent, l'un par rapport à l'autre, déterminent si l'un d'eux doit manœuvrer pour éviter une collision et, dans l'affirmative, quel est celui qui doit manœu-

vrer, quel est celui qui doit continuer sa route. Chacun voit-il l'autre à sa droite, chacun le voit-il à sa gauche, il n'y a pas de risque d'abordage, tous deux doivent continuer leur route (C. Bruxelles, 3 février 1877; Pas. 77.2. 250. — Pand. b. *ibid.* n° 192). L'un voit-il l'autre à sa droite, tandis que le second voit le premier à sa gauche, c'est au premier à manœuvrer, au second à suivre sa direction. De nuit, cette règle peut se traduire ainsi : quand deux navires se montrent leur feu de côté de même couleur, il n'y a aucun risque d'abordage ;

" Quand vert répond à vert ou bien le rouge au rouge
Tout va bien pouvu que de ton cap tu ne bouges. "
" *Green* to *green*, or *red* to *red*
Perfect safety, go a-head. "

quand, au contraire, ils se montrent des feux différents, celui qui montre à l'autre le feu vert doit manœuvrer, celui qui montre le feu rouge doit continuer sa route.

" Si tu vois un feu *rouge* paraître par tribord,
Manœuvre sans retard pour t'en tenir au large :
Stoppe ou marche à culer, viens d'un ou d'autre bord,
Tu feras toujours bien si tu prends de la marge.
Par bâbord si tu vois d'un vapeur le feu *vert*,
Continue, c'est à lui d'avoir l'œil bien ouvert. "
" If to my starboard *red* appear,
It is my duty to keep clear ;
To act as judgment says is proper,
To port or starboard, back or stop her.
But when upon my port is seen
A steamer's starboard light of *green*,
There's nought for me to do but see
That *green* to port keeps clear of me. "

Ces vers, empruntés aux Pandectes belges et au livre de Thomas Gray, se préoccupent exclusivement de l'exécution de l'article 16 pendant la nuit ; de jour, il est plus aisé encore de l'observer, du moins si le temps est clair; par temps de brume, l'article 16 est inapplicable parce qu'il est inexécutable ; voir l'autre steamer est la base de cette prescription réglementaire.

L'article 16 ne s'applique qu'au cas où le croisement des routes implique un risque d'abordage ; si le steamer qui voit l'autre par tribord doit dépasser le point d'intersection des routes avant que

l'autre y parvienne, le premier n'a point à s'écarter de la route du second (C. Bruxelles, 26 juin 1878 ; Pas. 79. 2. 51).

M. Desjardins (n° 1094), s'appuyant sur des arrêts de Rouen, enseigne qu'il faut généraliser l'article 16 et, dès qu'il y a risque d'abordage, fût-ce entre navires de nature différente, imposer à celui qui voit l'autre par tribord, l'obligation de manœuvrer pour éviter la collision. Cette doctrine est en opposition formelle avec le texte de l'article 17. On ne saurait même étendre l'article 16 au cas où le risque d'abordage se produit entre deux navires à voiles; l'article 14 détermine, en ce cas, celui de ces navires qui doit éviter l'autre.

Nous avons dit déjà (V. n° 937) que le navire à qui le règlement impose l'obligation de manœuvrer pour éviter l'autre, a le choix de la manœuvre d'évitement ; il n'a cependant ce choix qu'à la condition d'exécuter une manœuvre bien conçue. Supposons qu'il voit un navire à sa droite ; il peut se détourner à gauche, il peut ralentir, stopper ou même marcher en arrière, il peut enfin obliquer à droite, pour passer à l'arrière du navire dont la route se croise avec sa propre route; il doit, autant que possible, éviter de passer à l'avant de ce navire (C. Aix, 7 juin 1869; J. P. 71,585, sous Cas). Passer à l'avant n'est cependant pas commettre une faute, c'est une témérité; celui qui coupe la route d'un autre navire le fait à ses risques et périls. L'article 22 du projet adopté par la Conférence de Washington prescrit à tout navire, obligé de s'écarter de la route d'un autre navire, d'éviter de le croiser par l'avant, si les circonstances permettent d'agir autrement.

940. — Art. 17. " Si deux navires, l'un à voiles et l'autre à vapeur, courent de manière à risquer de se rencontrer, le navire sous vapeur doit s'écarter de la route de celui qui est à voiles. "

Ni la Commission de Bruxelles, ni la Conférence de Washington ne proposent de modifier cet article. La règle qu'il consacre était en usage avant qu'elle fût formulée dans un règlement (C. Bruxelles, 11 mai 1874 ; Pas. 74, 2, 413); elle est, écrit M. Desjardins (n° 1095), "aussi ancienne que la marine à vapeur". Elle est, ajouterons-nous, une conséquence logique du principe encore plus ancien : le navire qui a la supériorité sur l'autre doit s'écarter de la route de celui-ci (Marsden, p. 378).

Dans l'application de l'article 17, comme partout ailleurs, il faut

considérer comme voilier le navire qui n'est pas sous vapeur (Anvers 5 avril 1875; J. A. 75, 1, 152), et comme vapeur toute traîne mue par la vapeur, le remorqué fût-il un navire désemparé (Maude and Pollock I, p. 602). Marsden (p. 378) enseigne que le voilier, rencontrant un train de remorque, doit tenir compte de sa situation difficile et que le remorqueur observera l'article 17, *autant que possible.* Nous pensons qu'un remorqueur doit ne pas entreprendre les remorquages qu'il ne peut opérer dans les conditions réglementaires (C. Aix, 31 juillet 1890; R. D. M. VI, 144).

La Cour suprême des États-Unis a décidé que, à partir du moment où un voilier est en vue d'un steamer, celui-ci doit surveiller la route et les mouvements du voilier, de façon à pouvoir prendre à temps les mesures nécessaires pour éviter une collision (Marsden, p. 380). S'il aperçoit un voilier, sans pouvoir apprécier sa marche, le steamer doit ralentir, jusqu'à ce qu'il ait pu la reconnaître, observer le voilier et stopper au besoin (Desjardins, n° 1095).

L'article 17 suppose que le voilier n'a commis aucune faute préalable; il est de principe que le navire en faute n'est pas recevable à reprocher à l'autre d'avoir négligé une mesure de précaution qui n'eût pas été nécessaire si lui-même eût fait son devoir (C. Bruxelles, 31 juillet 1871 et 6 juillet 1876; Pas. 73. 2. 49, et 77. 2. 118).

Rappelons que le steamer ne doit pas être présumé fautif quand un abordage se produit entre steamer et voilier; la faute du steamer doit être établie (V. n° 916 et Cas. 19 juillet 1890; Pas. 90. 1. 266). Le voilier doit prouver que le steamer n'a pas manœuvré pour l'éviter et, de plus, comme l'observe Marsden (p. 380), il doit établir que la manœuvre omise était exécutable, qu'elle eût vraisemblablement évité la collision et qu'un capitaine expérimenté y eût eu recours.

941.— ART. 18. " Tout navire à vapeur qui en approche un autre au point de faire craindre un abordage, doit diminuer de vitesse ou stopper et même marcher en arrière, si cela est nécessaire. "

Modifications proposées

La Commission de Bruxelles ne propose aucune modification à l'article 18.

par la Conférence de Washington.

Art. 23. Tout navire à vapeur *auquel le présent règlement prescrit de s'écarter de la route d'un autre navire*

***devra,* en s'approchant de ce dernier, et s'il y a nécessité, diminuer sa vitesse, ou s'arrêter, ou marcher en arrière.**

L'obligation inscrite dans l'article 18 est spéciale aux steamers; il leur est prescrit de ralentir leur marche, de l'arrêter, même de marcher en arrière, dès qu'un risque d'abordage rend ces manœuvres nécessaires.

Les termes dont se sert l'article 18 se rapprochent de ceux de l'article 13 et cependant ils n'ont pas la même portée: en temps de brume, la marche du navire ne peut, en aucun cas, dépasser une vitesse modérée ; lorsque, par un temps clair, un steamer approche un autre navire, il n'a l'obligation de ralentir sa marche que " si cela est nécessaire ". Ces derniers mots portent sur les trois obligations qui les précèdent ; la Conférence de Washington propose, afin d'éviter toute équivoque, de reporter ces mots avant la série d'obligations qu'ils dominent et restreignent (Maude and Pollock, I. p. 602).

Le texte de l'article 18 impose-t-il les mêmes obligations aux deux navires qui s'approchent l'un de l'autre, lorsque ces navires sont des vapeurs ? Oui, " tout navire à vapeur " doit observer l'article 18 (Anvers, 3 juillet et 3 septembre 1889; J. A. 89. 1. 419 et 436. — C. Bordeaux, 16 décembre 1887; R. D. M. III, 582). La Conférence de Washington propose de restreindre les prescriptions de l'article 18 au steamer qui doit s'écarter de la route d'un autre navire.

Le tribunal de commerce d'Anvers a jugé (3 juillet 1889 ; J. A. 89. 1. 436) que " l'article 18 n'est applicable qu'en ordre subsidiaire, c'est-à-dire dans les cas où le règlement n'ordonne pas au navire une autre manœuvre. " S'il en était ainsi, l'article 18 ne s'appliquerait jamais, puisqu'il suppose le risque d'abordage et que, dans tous les cas où ce risque existe, une manœuvre est commandée. Ce qui est vrai, c'est que l'article 18 ne peut jamais contrarier les prescriptions des articles 15, 16 et 17, parce qu'il ne prescrit le ralentissement que " s'il est nécessaire " ; or, s'il avait pour effet de contrecarrer, ou seulement de gêner la manœuvre prescrite par l'un des articles précédents, loin d'être nécessaire, il serait nuisible. " Il faut, écrit Marsden (p. 395), dans l'application de l'article 18, ne pas perdre de vue que le renversement de l'hélice,

pendant que le navire a de l'erre (has headway through the water), diminue toujours l'action (the turning power) du gouvernail. C'est pourquoi il n'est pas toujours nécessaire, ni même prudent, qu'un navire à hélice stoppe ou batte en arrière quand il est à proximité d'un autre navire. „

Les steamers auxquels l'article 15 prescrit d'obliquer à tribord, pour passer à bâbord, ne doivent pas ralentir leur marche (Marsden, p. 384).

Lorsqu'un steamer approche d'un autre navire sans voir les deux feux de côté de ce navire, il peut ne pas se rendre compte de sa direction et ne pas discerner s'il y a risque d'abordage. Le ralentissement est, en ce cas, commandé par la prudence, non en vertu de l'article 18, mais en vertu de l'article 24 (Marsden, p. 395).

Marsden (p. 394) enseigne que le steamer doit ralentir aussi longtemps que le risque d'abordage existe. Nous croyons aussi que, du moment où le capitaine d'un steamer a jugé nécessaire de ralentir sa marche, à raison du danger d'abordage, il doit ne pas l'accélérer avant que le danger soit passé.

Le steamer qui stoppe, pour passer à l'arrière de voiliers qui courent des bordées, a fait tout ce qu'il doit faire; il peut les passer à l'arrière, sans se préoccuper de l'éventualité d'un virage précipité de ces voiliers (C. Bruxelles, 5 juillet 1875; Pas. 76.2.413).

Les obligations qu'impose l'article 18 n'existent pas seulement à l'égard des navires en marche; elles se rapportent, *à fortiori*, aux navires ancrés ou amarrés, qu'ils soient immobiles ou en évitage (Anvers, 31 mars 1883; J. T. 83. 230 — C. Bruxelles, 25 avril 1871; Pas. 73. 2. 33).

942. — ART. 19. " En changeant sa route conformément à l'autorisation ou aux prescriptions de ce règlement, un bâtiment à vapeur qui est en marche peut indiquer ce changement à tout autre navire en vue au moyen des avertissements suivants donnés avec le sifflet à vapeur :

Un coup bref pour dire : Je viens sur tribord.

Deux coups brefs : Je viens sur bâbord.

Trois coups brefs : Je vais en arrière à toute vitesse.

L'emploi de ces avertissements est facultatif; mais si l'on s'en sert il faut que les mouvements du navire soient d'accord avec la signification des coups de sifflet. „

Modifications proposées

par la Conférence de Washington.

Signaux phoniques pour les navires en vue l'un de l'autre.

La Commission de Bruxelles n'a proposé aucune modification à l'article 19.

Art. 28. *Les mots " coup bref „ employés dans cet article signifieront un coup d'une durée d'une seconde environ.*

Quand des navires sont en vue l'un de l'autre, un navire à vapeur en marche, quelle que soit la manœuvre que le présent règlement l'autorise ou l'oblige à faire, *devra* indiquer cette manœuvre au moyen des signaux suivants, donnés avec son sifflet à vapeur *ou sa sirène,* c'est-à-dire :

Un coup bref pour dire : Je vais sur tribord.

Deux coups brefs, pour dire : Je vais sur bâbord.

Trois coups brefs, pour dire : Mes machines vont pleine vapeur arrière.

L'article 12 traite des signaux phoniques en temps de brume, l'article 19 s'occupe des signaux phoniques faits par un steamer à un autre navire en vue (Tr. sup. hans., 20 décembre 1886; R. D. M. II. 710. — Avis du Board of trade, juillet 1887); les signaux de l'article 12 sont obligatoires, ceux de l'article 19 facultatifs.

Le steamer qui, en vue d'un autre navire, modifie sa direction, peut avertir cet autre navire du changement de route, en donnant un, deux ou trois coups brefs de son sifflet à vapeur, selon qu'il vient sur tribord ou sur bâbord ou qu'il marche en arrière. M. Desjardins (n° 1099) enseigne que le steamer qui donne un ou deux coups de sifflet, peut vouloir dire : " Je continue ma route sur tribord ou sur bâbord „, aussi bien que : " Je change ma route, en allant à tribord ou à bâbord „. En effet, tant que la manœuvre continue, le steamer a la faculté de la signaler aux navires qui se trouvent à proximité.

Les steamers ne peuvent user de ces signaux que pour indiquer des manœuvres conformes aux prescriptions du règlement (Tr. sup.

hans. 5 mars 1886; R. D. M. II. 711;—Marsden, p. 398.) Il importe peu qu'ils aient suivi jusque-là une route non réglementaire, si la manœuvre qu'ils annoncent a pour effet de les faire rentrer dans la voie régulière (Anvers, 6 février 1882; J. A. 82. 1. 77). Ils doivent se conformer aux signaux qu'ils donnent (Tr. sup. hans. 25 juin 1886; R. D. M. III. 209).

Le signal n'a d'autre portée que d'avertir les navires en vue, de la manœuvre qu'exécute le navire qui donne le signal; il n'est pas, pour les autres navires, une invitation à changer de route (Anvers, 4 avril 1884; Pas. 84. 3. 147); ces navires n'ont à tenir compte que du règlement (Marsden, p. 398). Il est utile, pour chacun des navires en présence, d'être avertis des manœuvres ordonnées par chacun d'eux; néanmoins, aucun règlement ne prescrit d'annoncer les manœuvres que l'on exécute (C. Bruxelles, 18 juin 1885; Pas. 86. 2. 60). La Conférence de Washington propose d'établir cette obligation. Déjà la Cour de Bruxelles a décidé que le capitaine, fautif pour avoir pris une direction contraire au règlement, doit, s'il veut reprendre la direction réglementaire, en venant sur tribord ou sur bâbord, l'annoncer par le sifflet (8 décembre 1882; Pas. 83. 2. 132).

Le bâtiment qui se trompe de signal, comme celui qui interprète mal le signal donné, est responsable des conséquences de son erreur (Anvers, 4 avril 1884; *Supra*. — Desjardins, n° 1097).

L'article 19 ne s'occupe pas des voiliers; il leur est loisible de se servir du Code international des signaux pour indiquer leurs changements de route.

943.— Art. 20. « Quelles que soient les prescriptions des articles qui précèdent, tout bâtiment à vapeur ou à voiles qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de celui-ci. »

Modifications proposées

La Commission de Bruxelles ne propose aucune modification à l'article 20.

par la Conférence de Washington.

Art. 24. Quelles que soient les prescriptions des articles qui précèdent, tout navire qui en rattrappe un autre, s'écartera de la route du navire rattrapé.

Tout navire qui en approche un autre de n'importe quelle direction à plus de deux quarts en arrière du

travers du navire approché, c'est à-dire dans une position telle par rapport au navire qu'il rattrape que, de nuit, il serait incapable de voir aucun des feux de côté de ce navire, sera considéré comme navire rattrapant un autre, et aucune altération subséquente du relèvement entre les deux navires ne fera du navire rattrapant, un navire qui croise la route de l'autre dans le sens du présent règlement, ou ne l'exemptera pas de l'obligation de s'écarter du navire rattrapé, jusqu'à ce qu'il l'ait finalement dépassé.

Comme de jour, le navire qui en rattrape un autre ne peut pas savoir toujours avec certitude s'il est en avant ou en arrière de cette direction de l'autre navire, il devra, en cas de doute, se considérer comme un navire qui rattrape l'autre et s'écarter de la route de celui-ci.

La règle inscrite dans l'article 20, *the overtaking rule,* suivant l'expression anglaise, règle universellement admise en matière maritime (C. Rouen, 22 janvier 1885; R. D. M. I. 26. — Marsden, p. 402), détermine les obligations de tout navire, steamer ou voilier, qui veut dépasser un autre navire. Nonobstant les règles antérieures, et bien que, en thèse générale, le steamer doive éviter le voilier, le navire, quel qu'il soit, qui dépasse un autre navire, doit s'écarter de la route du navire qu'il dépasse. Il n'arrivera guère qu'un voilier dépassera un steamer, puisque la première condition pour être un overtaking ship est d'aller plus vite que l'autre navire (Marsden, p. 403); néanmoins, le fait peut se présenter. La règle de l'article 20 domine celles des articles précédents (Mardsen, p. 400). Elle est facile à suivre de jour; c'est afin de permettre de l'observer de nuit, que l'article 11 prescrit au navire rattrapé, d'allumer un feu blanc ou à éclats, au-dessus de sa poupe.

Comment distinguer un *crossing ship,* un navire croisant, d'un *overtaking ship,* d'un navire dépassant ? Marsden (p. 401) enseigne qu'un navire est *overtaking* lorsqu'il est tout à fait à l'arrière ou sur le couronnement de l'autre; il n'ose se prononcer sur l'hypothèse où les courses des deux navires forment un angle d'un point ou deux.

Sir R. Whillimore a appliqué l'article 20 dans un cas où l'angle était d'un point et demi. Le juge Brett a suggéré et Thomas Gray (p. 45) a adopté l'idée de considérer comme *overtaking ship* celui qui, de nuit, ne peut voir aucun des feux de côté de l'autre navire, mais la Cour d'appel d'Angleterre a exprimé des doutes au sujet de cette interprétation. La Conférence de Washington propose de fixer à deux points ou quarts, en arrière du travers, la limite au delà de laquelle le navire cesse d'être *overtaking* pour devenir *crossing*. Elle pose aussi en principe, et nous adhérons à cette opinion, que, pour déterminer la catégorie dans laquelle rentre le navire, il faut se placer au premier moment où il aura relevé un navire à l'avant, sans qu'il faille tenir compte des altérations subséquentes de sa route.

Qui dit navire rattrapé, dit navire en marche (Marsden, p. 345); c'est par un argument *à fortiori,* mais en vertu de l'article 24, que le navire en marche, dépassant un navire à l'ancre ou échoué, doit s'écarter de lui.

944. — ART. 21. " Dans les passes étroites, tout navire à vapeur doit, quand la recommandation est d'une exécution possible et sans danger pour lui, prendre le côté du chenal qui est à tribord du navire. „

La Commission de Bruxelles et la Conférence de Washington n'ont proposé aucune modification à cet article.

L'article 21, comme les articles 18 et 19, est spécial aux navires à vapeur. La règle contenue dans cet article est indiquée en Angleterre sous le nom de *starboard side rule;* elle est générale et ne comporte d'exceptions que lorsque son exécution est impossible ou dangereuse. Elle consiste à prendre le côté droit du chenal navigable, c'est-à-dire de la passe accessible aux navires lourdement chargés (fair way or midchannel). L'exception apportée à la règle est une application de l'article 23 (Marsden, p. 406); il faut, pour s'écarter de la règle, qu'il soit impossible ou dangereux de s'y conformer (C. Bruxelles, 20 juillet 1883; Pas. 84. 2. 185 et 12 décembre 1883; J. A. 84. 1. 151).

Les passes que présente la mer sont, ou bien des détroits, ou bien des passages entre des bancs de sable ou des écueils; quand les passes navigables n'ont pas toute la largeur qui sépare les côtes, elles sont, d'ordinaire, balisées, c'est-à-dire que deux rangées de balises ou bouées en marquent les limites.

Que faut-il entendre par passes étroites ? Il n'est pas aisé de le définir, dit Marsden (p. 406), mais, pour citer un exemple, le Conseil privé a considéré le détroit de Messine comme une passe étroite. L'entrée et la sortie d'un port sont des passes étroites (Desjardins, n° 1098); la plupart des fleuves sont des passes étroites. L'article 21 ne s'applique pas à ce genre de passes dans les pays où, comme en Hollande, le règlement international ne régit que la mer; il s'y applique en Belgique, où, d'après la jurisprudence, le règlement de mer est obligatoire pour le navire de mer, même dans les eaux intérieures. Marsden (p. 407) estime que, en Angleterre, le règlement maritime s'applique aux fleuves qui n'ont pas de règlement particulier; néanmoins, le règlement de navigation sur la Tamise ne contient pas cette prescription et l'on y considère les navires comme libres de suivre le côté qui leur convient (Marsden, *ibid.*). Au surplus, dans les pays où le règlement international est restreint à la mer, la plupart des règlements qui régissent les fleuves à marée contiennent des dispositions analogues à l'article 21; dans les sinuosités d'un fleuve, plus encore que dans les passes maritimes, il est indispensable d'obliger les steamers remontant à suivre l'une des rives et les steamers descendant à suivre l'autre (C. Bruxelles, 13 février 1889; Pas. 90. 2. 36). Il en est des steamers dans les fleuves comme des voitures dans les rues : l'usage, à défaut de règlement, leur trace la route à suivre.

La " crossing rule " est dominée, dans les passes étroites, par la " starboard side rule ", ou plutôt l'observation de cette dernière règle implique l'observation de la première, puisque, en suivant la rive réglementaire, les steamers qui se croisent laissent libre la route des steamers venant en sens opposé.

Un capitaine ne peut quitter la rive réglementaire par cela seul qu'il voit arriver, en sens inverse, un navire qui suit une route antiréglementaire; il ne peut le faire que s'il y a danger immédiat à observer le règlement (art. 23); il doit, notamment, s'en abstenir lorsqu'il reste, entre la rive et le bâtiment qui contrevient au règlement, un espace suffisant pour y passer (C. Bruxelles, 8 décembre 1882; Pas. 83. 2. 132).

On conçoit que, par une navigation de nuit, un navire ne puisse suivre exactement la prescription de l'article 21 (C. Bruxelles, 10 août 1885; Pas. 86. 2. 322).

945. — ART. 22. « Quand, d'après les règles tracées ci-dessus, l'un des navires doit changer sa route, l'autre bâtiment doit continuer la sienne. »

Modifications proposées

	par la Conférence de Washington.
La Commission de Bruxelles ne propose aucune modification à l'article 22.	Art. 21. Lorsqu'en vertu de l'une des règles qui précèdent, un des deux navires doit s'écarter de sa route, l'autre conservera sa route *et sa vitesse.*

« Cet article, dirons-nous avec Maude et Pollock (I. p. 604), est la conséquence nécessaire des règles contenues dans les articles 16 et 17, car, l'un des deux navires qui s'approchent ayant l'obligation de s'écarter de la route de l'autre, et le navire sur lequel pèse cette obligation ayant le droit de s'écarter de cette route de la façon qu'il juge la meilleure, il est évident que ses manœuvres seront embarrassées s'il est laissé dans le doute au sujet de la course que poursuivra le navire qu'il doit éviter. »

Quand le risque d'abordage se produit, rien ne doit être laissé à la fantaisie: l'action est obligatoire d'un côté, l'inaction de l'autre; le navire qui ne doit pas changer sa direction, doit la maintenir; de là les noms de *holding on rule*, de « holding on ship » donnés, en Angleterre, à la règle de l'article 22, au navire qui doit y obtempérer.

Le cas prévu par l'article 15 est le seul dans lequel le règlement commande à chacun des navires d'exécuter une manœuvre pour éviter une collision; dans toutes les autres hypothèses, un seul des deux navires doit agir, doit s'écarter de la route de l'autre. L'article 22 n'eût pas pris la peine d'imposer à cet autre navire l'obligation corrélative de poursuivre sa route, que le bon sens le lui eût commandé; plus la responsabilité du navire obligé d'agir est grande, moins il faut que sa liberté d'action soit gênée; le règlement lui laisse le choix du mode d'action le mieux approprié aux circonstances, il n'appartient pas à l'autre navire de lui enlever ce choix. Aucune précaution ne peut être efficace si le navire qui la prend n'a pas la certitude qu'elle ne sera pas contrecarrée par l'autre navire (Pand. b. *ibid.* n° 159,— Anvers, 13 déc. 79; J. A. 80.

1.344. — C. Bordeaux, 30 juillet 1888; R. D. M. IV. 259). „ Puisque le navire A, écrit Marsden (p. 413), requis par le règlement de s'écarter de la route du navire B, peut le faire en passant à l'avant, à l'arrière ou à l'un des flancs de B, il est du devoir de B de ne rien faire qui puisse embarrasser A ou mettre obstacle au droit de A d'éviter B de la façon qu'il juge convenable. C'est pour cela que la règle imposant à B l'obligation de continuer sa route doit être observée strictement. Aussi longtemps que B peut le faire sans danger immédiat et qu'il y a possibilité pour A de l'éviter, B doit tenir bon „. Pour excuser une déviation, B doit donc établir: 1° qu'au moment où elle s'est accomplie, elle était nécessaire pour éviter un danger immédiat; 2° qu'elle était raisonnablement calculée de façon à éviter ce danger (Cas. Florence, 13 juin 1887; R. D. M. III. 761). Une crainte, une appréhension ne suffit pas; il faut un danger actuel (Marsden, p. 418), immédiat, pour emprunter l'expression de l'article 23.

La règle de l'article 22 est celle à laquelle les marins ont le plus de peine à se conformer; la manie de manœuvrer est un travers que les règlements et les décisions judiciaires ne parviennent pas à déraciner.

Continuer sa route n'est pas nécessairement aller toujours tout droit dans la même direction, sans égard aux circonstances; continuer sa route, c'est suivre celle que le navire eût suivie si l'autre navire n'eût pas été en vue (Marsden, p. 415); un bateau de passage continue sa route en suivant sa direction usuelle (Marsden, p. 419); le navire qui louvoie doit continuer normalement ses bordées, aussi longtemps qu'il le peut sans danger pour lui. (C. Bruxelles, 25 juin et 5 juillet 1875; Pas. 76. 2. 413 — id. 6 juillet 1876; Pas. 77. 2. 118 — id. 26 juin 1878; Pas. 79. 2. 51 — Anvers 4 avril 1884; Pas. 84. 3. 147 — Marsden, p. 417).

L'obligation de continuer sa route implique-t-elle celle de maintenir son allure? Marsden (p. 415) en doute et cite une décision de la Cour d'appel d'Angleterre où le juge Brett s'est exprimé en ces termes: „ Continuer sa route signifie poursuivre la direction antérieure; cela n'a aucun rapport avec la question de vitesse. „ La solution de la Cour d'appel ne nous paraît pas douteuse; l'article 20 ne s'occupe que de la direction à suivre.

La Conférence de Washington, pénétrée de la nécessité de faciliter sa tâche au navire qui a l'obligation de manœuvrer, propose

de compléter l'article 22 en obligeant l'autre navire à maintenir sa vitesse en même temps que sa route.

946. — ART. 23. " En suivant et interprétant les prescriptions qui précèdent, on doit tenir compte de tous les dangers de la navigation ainsi que des circonstances particulières qui peuvent rendre nécessaire un écart de ces règles pour éviter un danger immédiat. "

La Commission de Bruxelles ne propose aucune modification à l'article 23; la Conférence de Washington se borne à intercaler les mots " et des abordages " après les mots: " les dangers de la navigation "; de plus, elle complète l'article 23 par un article nouveau ainsi redigé :

Art. 22. *Tout navire auquel le présent règlement prescrit de s'écarter de la route d'un autre navire devra, si les circonstances le permettent, éviter de le croiser par l'avant.*

Il importe que les mesures commandées pour éviter les collisions n'aient pas pour effet de les amener. Il pourrait en être ainsi si des règles, excellentes en général, ne comportaient aucune exception. L'article 23 est le complément et le correctif des articles 14 à 17, 20 à 22; il s'occupe exclusivement des risques d'abordage prévus et régis par ces articles, c'est-à-dire: 1° entre navires à voiles qui se croisent (art. 14 et 22); 2° entre navires à vapeur qui se dirigent l'un sur l'autre (art. 15); 3° entre navires à vapeur qui se croisent (art. 16 à 22); 4° entre navire à voile et navire à vapeur qui se croisent (art. 17 et 22); 5° entre navires dont l'un rattrape l'autre (art. 20 et 22); 6° entre steamers qui se rencontrent dans les passes étroites (art. 21).

L'article 18 est le seul des articles antérieurs dont la portée littérale paraît s'étendre au delà de ces six hypothèses; il semble embrasser, de plus, le cas où un steamer en marche s'approche d'un navire à l'ancre. Cependant il est plus conforme à l'esprit du règlement de ne voir dans l'article 18 qu'un correctif des articles 15, 16 et 17 et d'admettre qu'il s'applique exclusivement aux steamers en marche qui s'approchent d'autres navires en marche; l'article 24 seul régit ce qui a trait aux navires à l'ancre. Il importe peu, d'ailleurs, puisque l'article 24 reproduit, pour les hypothèses non prévues par le règlement, tout ce que l'article 23 ordonne pour les hypothèses prévues, et davantage encore. Le but essentiel des deux articles est de rappeler aux marins qu'ils doivent toujours se con-

former aux règles de la navigation, mais, afin d'éviter que, sous prétexte d'observer les règles, ils ne fassent litière de celles du règlement, l'article 23 ne leur permet de s'en écarter qu lorsqu'un écart est nécessaire, pour éviter un danger immédiat (C. Bruxelles, 26 juin 1878; Pas. 79. 2. 51), c'est-à-dire lorsque se départir des règles est le seul moyen de salut.

L'écart peut se produire par omission ou par commission: le navire auquel une manœuvre est prescrite par le règlement peut ne pas la faire; le navire auquel il est commandé de continuer sa route peut s'en écarter. Dans le premier cas, le navire peut n'être à aucun moment en danger immédiat, mais il s'y trouverait s'il faisait la manœuvre prescrite; dans le second, le navire est en danger immédiat et ne peut s'en dégager qu'en faisant une manœuvre interdite par le règlement; toujours il faut que le capitaine se trouve en présence d'un danger immédiat, danger né et qu'on ne peut éviter qu'en agissant contrairement au règlement, ou danger à naître si l'on exécute la manœuvre prescrite. Il ne suffit pas que, au point de vue de l'art nautique, l'infraction au règlement paraisse une manœuvre meilleure que l'observation du règlement (Marsden, p. 424 à 432); il faut que l'infraction soit nécessaire (Desjardins, n° 1100; Maude and Pollock, I, p. 603).

A celui qui s'écarte des prescriptions réglementaires incombe la preuve de la nécessité de l'écart (Mardsea, p. 423; Maude and Pollock, *loc. cit.;* Desjardins, *ibid.).* Le succès n'est pas une condition nécessaire pour justifier l'infraction (p. 429); il suffit qu'il y eût probabilité d'éviter ainsi la collision et que, en agissant autrement, le péril fût imminent (Mardsen, p. 425).

Les contraventions au règlement, commises par l'un des navires en collision, n'excusent pas celles commises par l'autre navire; moins encore la supposition que l'autre navire y contreviendra (Marsden, p 422).

Se départir des prescriptions réglementaires, en cas de danger immédiat, est un droit, ce n'est pas une obligation; manquer de la présence d'esprit nécessaire pour s'écarter du règlement n'est pas commettre une faute (Marsden, p. 425 et 428), à moins que l'écart ne soit commandé par la prudence vulgaire (ordinary care), ou qu'on ne voie clairement et avec presque certitude (with perfect clearness, almost amounting to certainty), que se conformer au

règlement amènera une collision, et que s'en écarter l'empêchera (Marsden, p. 426).

Il n'est pas nécessaire que le danger immédiat soit couru par le navire qui s'écarte des prescriptions réglementaires; pour empêcher un autre navire de s'échouer, il peut lui faire place, en contrevenant aux articles antérieurs. Il le doit même, en vertu de l'article 24, quand l'autre navire est incapable de manœuvrer (Marsden, p. 430).

La contravention au règlement n'est excusable que lorsqu'elle est nécessaire; elle n'est nécessaire que lorsque les autres moyens de salut ont été employés. Le navire obligé de continuer sa course, qui se croit en présence d'un danger imminent, doit, avant de changer de route, diminuer sa vitesse, stopper et même battre en arrière, si c'est nécessaire (art. 18) ; à moins que le danger ne soit tellement soudain qu'il l'ait empêché de prendre ces mesures préalables de précaution, le navire tenu de poursuivre sa route est inexcusable de l'avoir abandonnée.

947. — Art. 24. " Rien de ce qui est recommandé ici ne peut exonérer un navire, ou son propriétaire, ou son capitaine, ou son équipage, des conséquences d'une négligence quelconque, soit au sujet des feux ou des signaux, soit de la part des hommes de veille, soit enfin au sujet de toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles le bâtiment se trouve. "

Ni la Commission de Bruxelles, ni la Conférence de Washington n'ont proposé de modifier l'article 24. Précisons-en la portée.

Les auteurs du règlement ont craint qu'on ne l'interprétât en ce sens que, pour être exempt de toute responsabilité, il suffit d'en observer les prescriptions. Ce serait là une grave erreur : rien ne dispense les propriétaires de navire, les capitaines et les équipages, des précautions que, dans les circonstances où le navire se trouve, un marin expérimenté ne peut négliger. L'ensemble de ces précautions constitue l'art nautique et ce n'est pas seulement quand deux navires en marche se rapprochent, qu'elles trouvent leur application; il en est ainsi quand un navire en marche s'approche d'un navire à l'ancre, d'un navire échoué (Anvers, 7 août 1885 ; J. A. 85. 1.409), d'un navire qui n'est pas libre de ses mouvements, et dans toutes autres circonstances. L'article 24 est

une disposition d'application générale (C. Bordeaux, 23 mars 1887; R. D. M. III. 26).

Les articles 14 à 23 régissent les navires qui cherchent à s'éviter, qui fuient leur contact réciproque; seul l'article 24 régit les rapports de deux navires qui cherchent à communiquer entre eux : le remorqueur ou bateau pilote et le navire auquel l'un ou l'autre offre ses services; le bâtiment en détresse qui demande et le navire qui vient lui prêter assistance; le bâtiment douanier qui, dans la zone maritime, veut visiter un autre navire.

Aussi le Règlement anglais ne comprend-il pas l'article 24 sous la rubrique " *steering and sailing rules* ", qui domine les articles 14 à 23, mais sous une rubrique spéciale ainsi concue : " *No ship, under any circumstances to neglect proper precautions* ".

En tous temps et en tous pays le navire en marche a dû éviter le navire à l'ancre : c'est là une des règles de l'art nautique. Nous supposons que le navire au mouillage est mouillé à l'endroit où il a le droit de l'être, qu'il est muni d'un personnel suffisant et que, de nuit, ses feux réglementaires sont allumés (Desjardins, n° 1087), en un mot qu'il n'a rien à se reprocher. Le navire en marche ne peut éviter un navire qui ne l'avertit ni de sa présence, ni de sa qualité de navire au mouillage, ni de son ancrage. Le fait de s'ancrer en un endroit où le mouillage est interdit n'excuse pas le navire en marche qui heurte le navire à l'ancre, dont la présence est signalée d'une façon conforme au règlement ; il y aura faute commune si la contravention, commise par le navire à l'ancre, a contribué à amener la collision. La même distinction doit être admise lorsque le navire à l'ancre n'a aucun gardien ou une garde insuffisante; tantôt ce fait a été jugé indifférent (C. Bruxelles, 25 avril 1871; Pas. 73. 2. 23 et 26 mars 1884; J. T. 85. 489. — Anvers, 5 août 1875, 20 juin 1876, 21 décembre 1881 ; J. A. 75. 1. 310; 761. 238; 81. 1. 137), tantôt il a déterminé un partage de responsabilité (C. Bruxelles, 30 janvier 1879; Pas. 79. 2. 262. — Anvers, 15 juin 1888; J. A. 88. 1. 369); tantôt, en effet, cette faute, commise par le navire à l'ancre, influe sur le dommage, tantôt elle reste sans influence sur lui.

Les navires au mouillage ne sont pas absolument immobiles; au changement de marée ils pivotent sur leur ou leurs ancres et cette embardée constitue ce qu'on appelle leur évitage. Il est de jurisprudence que les navires en marche doivent se tenir assez éloignés

des navires à l'ancre pour ne pas contrarier leur évitage (C. Bruxelles, 30 janvier, 24 février 1879 et 18 juin 1885; Pas. 79. 2. 262; 80. 2. 362; 86. 2. 60. — Anvers, 23 décembre 1862, 20 novembre 1869, 15 janvier 1872, 23 février 1871, 30 octobre 1876, 27 avril 1877; J. A. 69. 1. 225 et 395; 72. 1. 84; 71. 1. 219; 77. 1. 55 et 220.— Pand. b. *ibid.* n° 263). Il importe peu que l'ancre dérape, si les précautions appropriées au temps ont été prises (Anvers 5 juillet 1881; J. A. 81. 1. 331); mais, en principe, le navire mal amarré supporte le dommage de la collision causée par la rupture de l'amarre (Emérigon, Ch. XII, Sect. 12, § 2). " Les navires à l'ancre, qui laissent filer leur chaîne de quelques brasses pour faire place à l'autre navire, ne perdent pas pour cela leur qualité de navire à l'ancre et le bénéfice de la situation qui en résulte „ (C. Gand, 27 septembre 1887; Pas. 88. 2. 227); il en serait autrement si le navire donnait à son évitage des proportions excessives, en laissant volontairement filer de la chaîne.

En principe, le navire à l'ancre n'a aucune manœuvre à exécuter pour éviter les navires en marche (Desjardins, n° 1087); cependant le navire qui peut, aisément et sans danger pour lui, éviter une collision en opérant une manœuvre, commet une faute en s'en abstenant : *quod nemini nocet et alicui prodest facile concedendum* (C. Bruxelles, 12 décembre 1883; J. A. 83. 1. 151). La navigation maritime comporte un échange permanent de concessions; les principales sont inscrites dans le règlement, les autres sont dictées par la pratique, les us et coutumes de la mer (Bédarride, n° 1770). En temps de brume, le navire, vapeur ou voilier, qui se rend compte de l'approche d'un autre navire, doit prendre les précautions nécessaires pour éviter ce navire, au cas où il apparaîtrait brusquement à proximité (Desjardins, n° 1095). Le tribunal de commerce d'Anvers a jugé, le 5 juillet 1886 (J. A. 87. 1. 101), qu'une part du dommage peut être mise à la charge du navire qui n'a pas pris les précautions exigées, en matière de navigation, pour parer aux dangers subits, même provenant des fautes des tiers. Il s'agit ici de précautions que l'on peut prendre d'avance; ce n'est pas commettre une faute que de ne point réparer celles du navire abordeur, en exécutant, au dernier moment, une manœuvre de nature à empêcher la collision ou à en atténuer les conséquences (Anvers, 7 janvier 1866, 10 avril 1868, 10 octobre 1875; J. A. 68. 1. 18 et 100; 71. 1. 241.— C. Bruxelles, 21 décembre 1875 et 6 juil-

let 1876; J. A. 76. 1. 81; 77. 1. 208.) En principe, nul n'est tenu de courir un risque, moins encore de se départir des règles.

En cas de nécessité, le capitaine du navire en marche peut, à ses risques et périls, couper les amarres qui se trouvent sur son chemin (Bédarride, n° 1771); celui qui a la responsabilité de la situation ne doit négliger aucun moyen de conjurer le danger.

Le navire qui mouille le dernier répond de l'abordage résultant de l'enchevêtrement des ancres (Desjardins, n° 1101); celui qui, faisant son évitage, aborde un autre navire mouillé, est en faute (Anvers, 5 juillet 1881; J. A. 81. 1. 331).

Les navires en marche doivent ralentir quand ils passent à proximité d'un navire mouillé; le remorqueur doit le faire, sans attendre l'ordre du remorqué (C. Bruxelles, 26 mars 1884; J. T. 85. 489). Le bris d'une chaîne, causé par le remous de l'eau au passage d'un steamer, ne constitue une faute que si la vitesse de celui-ci est excessive (Anvers, 17 décembre 1887; J. A. 88. 1. 150).

En général, un navire ne peut, par une manœuvre brusque et imprévue, créer le risque d'abordage qui n'existait pas auparavant (C. Bruxelles, 11 juin 1874 et 8 janvier 1880; Pas. 75. 2. 66; 80. 1. 170. — Anvers, 18 mars 1886; J. A. 86. 1. 282. — C. Bordeaux, 30 juillet 1888; R. D. M. IV. 259; Desjardins, n°s 1095 et 1038). Il ne peut, même lorsqu'un autre navire le suit de trop près, opérer son mouillage brusquement et sans en prévenir le navire qui le suit (C. Bordeaux, 1er décembre 1886: R. D. M. II, 531).

Ralentir est une obligation dans les sinuosités et les passes dangereuses (Anvers, 21 août 1857 et 13 décembre 1879; J. A. 58. 1. 314; 80. 1. 344); à l'entrée des ports les navires doivent marcher à une vitesse modérée (V. n° 934). Les navires entrant dans un port ou en sortant, doivent avoir leurs ancres en veille; mais autre chose est d'avoir les ancres parées, c'est-à-dire à la hauteur du plat bord, autre chose est de les avoir suspendues sous les écubiers (C. Bruxelles, 26 mars 1872; Pas. 72. 2. 397. — Anvers, 3 nov. 1887; J. A. 78. 1. 29). — Marsden, p. 152. — C. Rouen, 6 février 1885; R. D. M. I. 146. Emérigon *ibid.*; Desjardins, n° 1101.) Celui qui sort d'un port doit faire place à celui qui y entre, et celui qui en sort le dernier doit prendre garde au navire sorti avant lui (Emérigon, Chap. XII. S. XIV, § 2: Desjardins, n° 1096). C'est au dernier arrivant dans la rade ou le port à prendre les précautions nécessaires pour éviter le premier arrivé (Emérigon

ibid.; Bédarride, n° 1761. — Anvers 20 octobre 1865, 31 août 1866, 27 juin 1884; J. A. 65. 1. 220; 67. 1, 73; 84. 1. 365).

Est en faute le capitaine qui, à son entrée au bassin, fait manœuvrer l'hélice au moment où d'autres bateaux se trouvent à l'arrière du sien (Anvers 18 février 1868; J. A. 68. 1. 58); d'ailleurs, en général, tout steamer doit surveiller son hélice (Anvers 9 juillet 1881; J. A. 81. 1. 333).

Nous venons d'énumérer quelques-unes des règles de l'art nautique, consacrées par des décisions judiciaires. Il y en a bien d'autres, mais il faut se borner; essayer de les indiquer toutes serait tenter l'impossible.

948. — Art. 25. « Rien dans ces règles ne doit entraver l'application des règles spéciales dûment édictées par l'autorité locale, relativement à la navigation dans une rade, dans une rivière, ou enfin dans une étendue d'eau intérieure quelconque. »

Aucune modification à cet article n'est proposée ni par la Commission de Bruxelles, ni par la Conférence de Washington.

La réserve qui fait l'objet de l'article 25 est une précaution surabondante : les lois générales ne dérogent pas aux lois spéciales, les règlements généraux n'excluent pas l'application des règlements locaux.

En Belgique, les règlements dont le maintien se trouve visé par l'article 25 sont les suivants : 1° l'arrêté royal du 6 juin 1885, relatif au mouillage des navires en rade d'Anvers ; 2° l'arrêté royal du 12 juin 1861, portant règlement de police pour la rade d'Anvers ; 3° le règlement communal du 24 juillet 1821, relatif à la police du port d'Anvers ; 4° l'arrêté royal du 21 mars 1874, portant règlement général de police du port d'Ostende ; 5° le règlement particulier du canal de Terneuzen, annexé au règlement général des voies navigables administrées par l'État, en date du 1er mai 1889. Les autres règlements de navigation ne concernent pas les navires de mer.

La Commission de 1889 a fait au Gouvernement des propositions relatives à la révision des règlements des 12 juin 1861 et 6 juin 1885, elle a donné son avis sur un règlement spécial à l'Escaut en aval d'Anvers, élaboré par les Commissaires permanents, belges et néerlandais. Depuis lors, elle a eu à délibérer sur des propositions du Gouvernement des Pays-Bas tendant à

appliquer à l'Escaut, depuis la mer jusqu'à Anvers, les mêmes règles. Il est probable qu'une réglementation nouvelle de cette partie de l'Escaut sera promulguée incessamment.

L'observation des règlements spéciaux du port ou de la rade ne dispense pas d'observer le règlement général (C. Bruxelles, 31 juillet 1871 ; Pas. 73. 2. 49), mais, s'il y a contradiction entre le règlement général et le règlement spécial, si le second requiert, par exemple, un nombre de feux supérieur ou moindre, ce dernier l'emporte (Marsden, p. 461).

949. — Art. 26. " Ces règles ne doivent en rien gêner la mise en exécution de toute prescription spéciale faite par un gouvernement quelconque quant à un plus grand nombre de feux de position ou de signaux à mettre à bord des bâtiments de guerre au nombre de deux ou davantage, ainsi qu'à bord des bâtiments à voiles naviguant en convoi. "

Additions proposées :

par la Commission de Bruxelles :

Signaux de détresse et d'appel de pilote.

Art. 27. Lorsqu'un bâtiment est en détresse et demande des secours à d'autres navires ou à la terre, il doit faire usage des signaux suivants ensemble ou séparément, savoir :

Pendant le jour :

1° Coups de canons tirés à intervalles d'une minute environ ;

2° Le signal de détresse du code international indiqué par N. C. ;

3° Le signal de grande distance, consistant en un pavillon carré ayant au-dessus ou au-dessous, une boule ou quelque chose ressemblant à une boule.

Pendant la nuit :

1° Coups de canon tirés à intervalles d'une minute environ ;

2° Flammes sur le navire, telles qu'on peut les produire au moyen d'un baril à goudron ou à huile en combustion, etc. ;

par la Conférence de Washington :

Art. 13. Ces règles ne doivent en rien gêner la mise à exécution de toute prescription spéciale faite par un Gouvernement quelconque quant aux feux additionnels de station ou de signal pour deux ou un plus grand nombre de bâtiments de guerre, ou pour des bâtiments naviguant en convoi, *ou en ce qui concerne l'exhibition de signaux de reconnaissance adoptés par des armateurs, lesquels signaux ont été autorisés par leurs Gouvernements respectifs et dûment enregistrés et publiés.*

Signaux de détresse.

Art. 31. Lorsqu'un bâtiment est en détresse et demande des secours à d'autres navires ou à la terre, il doit faire usage des signaux suivants, ensemble ou séparément, savoir :

Pendant le jour :

1° Coups de canon tirés à intervalles d'une minute environ ;

2° Le signal de détresse du code

3° Bombes ou fusées, jetant des étoiles de quelque couleur que ce soit, lancées une à une, à de courts intervalles.

Art. 28. Les signaux d'appel d'un pilote sont fixés comme suit :

A. De jour :

1° Le pavillon national ou ce pavillon encadré d'une bande blanche, hissé en tête du mât de misaine si le bâtiment a plus d'un mât, et en tête du grand mât s'il n'a qu'un mât ;

2° Le signal P. T. du Code international des signaux ;

B. De nuit :

1° Un feu de Bengale bleu qui sera brûlé de quinze en quinze minutes ;

2° Un feu blanc placé à intervalles réguliers au-dessus du bastingage de manière que chaque fois il soit rendu visible pendant une minute.

Ces signaux pourront se faire soit séparément, soit conjointement.

international indiqué par N. C. ;

3° Le signal de grande distance, consistant en un pavillon carré ayant au-dessus ou au-dessous, une boule ou quelque chose ressemblant à une boule.

4° *Bombes ou fusées, dont l'emploi est prescrit ci-dessous pour la nuit ;*

5° *Un bruit continu au moyen de n'importe quel appareil phonique.*

Pendant la nuit :

1° Coups de canon tirés à intervalles d'une minute environ ;

2° Flammes sur le navire, telles qu'on peut les produire au moyen d'un baril à goudron ou à huile en combustion, etc. ;

3° Bombes ou fusées, *éclatant dans l'air avec grand bruit,* lançant des étoiles de quelque couleur *ou forme* que ce soit et lancées une à une, à de courts intervalles.

4° *Un bruit continu au moyen de n'importe quel appareil phonique.*

L'article 26 laisse à chacun des gouvernements qui ont adopté le règlement international la faculté de prescrire des feux de position et des signaux spéciaux pour ses bâtiments de guerre et les navires, groupés en convoi, qui battent son pavillon ; la Belgique n'a pas usé de cette faculté et nous ne pensons pas que d'autres nations en aient fait usage.

La révision que le règlement a subie, en divers pays, a amené l'addition d'un article 27, relatif aux signaux de détresse; la Commission de Bruxelles propose de l'ajouter au règlement de 1880. L'utilité des signaux spéciaux aux navires en détresse n'est pas discutable ; l'article 27 a été adopté en Angleterre, en France, en Italie, en Grèce et en Portugal; l'exemple de ces pays ne tardera sans doute pas à être suivi par les autres nations.

La Conférence de Washington propose d'apporter quelques modifications à l'article relatif aux signaux de détresse et d'autoriser les navires de mer à exhiber des signaux de reconnaissance autorisés, enregistrés et publiés par le Gouvernement dont ils portent le pavillon. La plupart des services transatlantiques ont

un signal distinctif de nuit, commun à tous leurs navires; ce signal est aujourd'hui admis et publié par le *Board of trade*, quelle que soit la nationalité du navire ; la Conférence émet l'avis d'étendre cette institution à tous les pays, sauf à la restreindre. en chaque pays, aux navires de sa nationalité.

La Commission de Bruxelles propose de déterminer les signaux d'appel d'un pilote.

950. — Quelle législation doivent appliquer les juges chargés de déterminer la responsabilité d'un abordage et ses conséquences? M. de Valroger (n° 2124) résout la question en ces termes: « Quand il s'agit de régler, en France, un abordage entre deux navires de la même nationalité, on conçoit, à la rigueur, qu'aucun intérêt français n'étant en jeu, le juge puisse se référer à la loi nationale des deux navires. Mais la loi française me paraît seule applicable quand le débat s'agite entre étrangers de nationalité différente, et, à plus forte raison, entre français et étranger. en quelque lieu que se soit produit l'abordage, du moment où le juge français est appelé à en régler les suites ». Ce système n'est autre chose que l'application au quasi-délit d'abordage, de la théorie de Wächter (Archiv fur civilistische Praxis, T. 25, p. 390) et de Savigny (System des heutigen Romischen Rechts, § 371): il ne résout point les conflits de loi, il les supprime, en confondant la compétence du tribunal saisi et la loi applicable au litige qui lui est soumis. « De ce qu'un tribunal est compétent, écrit fort justement M. Laurent (Dr. intern. VIII, n° 13), on ne saurait induire qu'il doit juger d'après la loi du lieu où il est appelé à rendre la justice. Cette confusion de la compétence et des statuts conduirait à annihiler le droit international privé. » Il n'y a pas de connexité nécessaire, dit, à son tour, M. Desjardins (n°s 968 et 1121) entre la compétence d'une juridiction et l'application d'un statut déterminé. „ Les tribunaux appliquent fréquemment aux litiges qui leur sont soumis les dispositions de législations étrangères. Dans quels cas doivent-ils le faire, dans quels cas la loi belge est-elle seule applicable? Les principes du droit international privé, principes consacrés, sinon en termes exprès, du moins implicitement par l'article 3 du Code civil, nous serviront à tracer la ligne de démarcation.

L'abordage constitue un délit ou un quasi-délit : recherchons

les règles tracées, en cette matière, par le droit international privé. MM. Asser et Rivier (n° 40) les exposent : " Il est admis, généralement, que les obligations qui naissent d'un délit ou d'un quasi-délit sont soumises à la loi du lieu où s'est passé le fait en suite duquel elles existent, où se réalise la situation qui leur donne naissance, car la cause de l'obligation n'est pas la loi seule; il faut un fait, commissif ou omissif, un état ou une situation auxquels la loi reconnaît cet effet de donner naissance à l'obligation et il n'est pas question d'une volonté qui doit être respectée ou d'une intention présumée : l'obligation est imposée. On ne conçoit guère l'application d'une loi autre que la *lex loci* „. La loi qui attribue aux délits ou aux quasi-délits des effets obligatoires a évidemment pour but de sauvegarder l'intérêt général dans les limites du territoire qu'elle régit : la loi territoriale sera donc seule compétente pour régler les effets des délits et des quasi-délits et pour déterminer leur mode de constatation (Duguit. Des conflits de législation, p. 130). La Cour de Bruxelles a décidé, le 21 novembre 1884 (Pas. 85. 2. 39), " que l'abordage ayant eu lieu en Belgique, entre bâtiments de nationalité différente, les conséquences en doivent être régies par la loi belge „. Il en eût été de même si les navires eussent porté le même pavillon. " La nationalité, dirons-nous avec M. Laurent (Dr. intern. VIII, n° 10), n'a aucune influence en cette matière, c'est du fait que découle l'action... or le fait implique une lésion de l'ordre public dans le pays où il s'est passé; le statut qui le régit est par cela même réel. „ (Haus, Droit privé des étrangers en Belgique. n° 134; Picard, J. D. Int. 81. p. 483; Brocher, Droit intern. n° 157; Surville et Arthuys, Droit intern. n° 576). M. Laurent a proposé de consacrer législativement cette solution dans son avant-projet de Code civil. L'article 17 porte : " Les délits civils et les quasi-délits sont régis par la loi du pays où le fait se passe. „ L'article 8 du Titre préliminaire du projet élaboré par la Commission de révision du Code civil reproduit cette disposition.

Il découle de ce principe que l'abordage survenu dans les eaux belges, intérieures ou territoriales, est régi par la loi belge, quelle que soit la nationalité des navires qui entrent en collision, et que, par contre, la loi du lieu où le fait s'est produit doit être appliquée par le tribunal belge, appelé à connaître d'un abordage arrivé dans les eaux étrangères, la collision se fût-elle produite entre navires belges. La première solution est généralement admise :

que l'on applique la *lex fori* ou la *lex loci,* on aboutit à la même conclusion. Il n'en est pas de même de la seconde solution : ici se produit un conflit entre la loi du tribunal saisi et la loi du lieu où le fait s'est passé. La jurisprudence française refuse d'appliquer, en cette hypothèse, la *lex loci,* chaque fois qu'un intérêt français est en cause et que la loi étrangère est moins favorable à l'intéressé français que sa loi nationale : cette jurisprudence est conforme à l'interprétation donnée à l'article 3 du Code civil par MM. Demolombe (I, n°s 98 et 102), Aubry et Rau (I, § 31) et Dalloz (Rép. V. Lois, n° 385), interprétation combattue par M. Laurent (Droit civil, I, n°s 83 et 84). M. Desjardins (n° 1121) critique avec raison l'application de cette théorie à l'abordage. Le droit prime l'intérêt : il n'est ni juridique ni équitable de sacrifier le droit de l'une des parties à l'intérêt de son adversaire; le juge est tenu de dire le droit, il lui est interdit de tenir compte des sympathies que lui inspire l'un des plaideurs. La jurisprudence belge s'écarte, sous ce rapport, de la jurisprudence française; elle se conforme aux vrais principes en appliquant le *lex loci* aux quasi-délits commis à l'étranger (Anvers, 5 juin 1881 ; J. A. 81. 1. 349. — C. Bruxelles, 7 avril 1880; B. J. 80. 555). Il faudrait, pour qu'un tribunal belge refusât d'appliquer la loi étrangère, que les dispositions de celle-ci fussent contraires à l'ordre public belge. Le capitaine belge poursuivi en Belgique, en vertu de l'article 7 du Titre préliminaire du Code de procédure pénale, à raison d'un abordage délictueux commis à l'étranger, ne se verra appliquer la loi belge, en vertu de l'article 14 du même Titre, que pour déterminer les conséquences pénales de l'abordage (Rapports faits à la Chambre par M. Thonissen, I, p. 25).

Quelle loi appliquer aux abordages survenus en pleine mer? La question est vivement controversée. MM. Labbé (Sirey, 1875. I. 97) et Lyon-Caen (Études de droit intern. privé marit. n° 63), MM. Asser et Rivier (n° 113), M. Desjardins (n° 1121) s'accordent pour ne point appliquer la *lex loci* aux abordages survenus en pleine mer; ils se divisent lorsqu'il s'agit de déterminer la loi qui régit ces abordages : les premiers jugent le droit des gens, le droit commun des nations, seul applicable; les seconds se prononcent en faveur de la loi du tribunal saisi, quel qu'il soit; enfin, M. Desjardins enseigne qu'il y a lieu d'appliquer à l'abordage en pleine mer la loi du navire abordé : « Entre l'auteur et la victime du délit, écrit-il, je n'hésite pas. »

Le point de départ commun des théories divergentes de ces auteurs nous paraît erroné. L'abordage se produit, il est vrai, en pleine mer, et la pleine mer, domaine commun des nations, n'est soumise à la législation particulière d'aucune d'elles ; mais ce n'est point l'abordage, le choc de deux navires, qui engendre la responsabilité : la cause de l'action fondée sur un quasi-délit n'est point le préjudice éprouvé, le résultat produit : c'est le fait dommageable, c'est la faute commise (De Paepe. De l'influence de la cause de la demande sur la compétence et le ressort, n° 30). Or, si le choc se produit en pleine mer, la faute qui l'occasionne se produit à bord des navires, ou à bord de l'un d'eux. En pleine mer, le navire est considéré comme une partie flottante du territoire de l'État dont il bat le pavillon et, à ce titre, il reste soumis à la loi de son pavillon ; le capitaine est tenu d'obéir aux prescriptions de cette loi. S'il ne s'y conforme pas, il commet, à bord de son navire, donc sur le territoire national, un quasi-délit dont les conséquences doivent, en vertu des principes généraux du droit, être régies d'après les règles tracées par la loi transgressée. En cas d'abordage en pleine mer, la *lex loci* n'est autre que la loi de l'abordeur.

Nous avons rappelé déjà (V. n° 5) les résolutions des Congrès d'Anvers et de Bruxelles relatives aux conflits de lois en matière d'abordage. Ces résolutions ne disent pas le droit d'aujourd'hui, elles proposent les bases conventionnelles du droit de demain. Elles sont déjà inscrites dans le nouveau Code portugais (art. 674).

Les Congrès d'Anvers (Actes, p. 140 et 145) et de Bruxelles (Actes, p. 176), ont admis, tant pour les abordages en pleine mer que pour les abordages dans les eaux intérieures, les solutions que nous venons d'indiquer ; ils ont proposé d'assimiler conventionnellement les eaux maritimes territoriales à la pleine mer, au lieu de leur appliquer le régime des eaux intérieures. D'autre part, ils ont décidé, comme nous l'avons fait nous-même (V. n° 82), que la loi du pavillon doit servir à déterminer l'étendue de la responsabilité civile du propriétaire du navire abordeur, quelles que soient les eaux dans lesquelles l'abordage a lieu. Il n'y a aucune contradiction entre cette dernière proposition et la distinction admise quant aux conflits de lois relatifs aux conséquences des délits ou quasi-délits d'abordage : lorsqu'un abordage fautif se produit dans les eaux intérieures, la faute du capitaine abordeur est perpétrée

dans le pays où l'abordage a lieu; il en est autrement de la faute du propriétaire du navire; cette faute consiste à n'avoir pas judicieusement choisi le capitaine de son navire (V. n° 57); ce choix fautif, fait dans le pays qu'habite le propriétaire, est régi par la loi de ce lieu.

ART. 230.

Le recours est exercé contre le navire abordeur en la personne de son capitaine ou de ses propriétaires. — Le capitaine n'encourt de responsabilité personnelle que s'il y a, de sa part, faute ou négligence.

ART. 231.

La demande formée par le capitaine ou le propriétaire du navire abordé conserve les droits des hommes de l'équipage, des tiers chargeurs, des passagers et de tous autres intéressés. A défaut du propriétaire ou du capitaine, la demande peut être formée par tous intéressés.

SOMMAIRE.

951° — A qui appartient l'action d'abordage?
952° — Contre qui peut-elle être intentée?
953° — Responsabilité personnelle de l'auteur de l'abordage.
954° — Enquêtes officielles au sujet des abordages.
955° — Tribunal compétent pour statuer sur l'action d'abordage.

951 — Les articles 230 et 231 sont, nous l'avons dit déjà, la reproduction textuelle des articles 423 et 428 du projet français de 1867; la Note explicative de ce projet donne, dans un paragraphe intitulé « de l'action d'abordage », l'explication de chacune de ces dispositions nouvelles. Reproduisons ce qui concerne l'article 428 du projet, 231 de la loi :

En principe, l'action est confiée au capitaine ou au propriétaire du navire, qui conservent, en l'exerçant, les droits de tous les intéressés; mais, à leur défaut, elle peut aussi être exercée par ces derniers (p. 136).

Le capitaine du navire est, en vertu des usages de toutes les nations maritimes, le représentant légal des propriétaires de ce navire ; par dérogation à la règle : *nul ne plaide par procureur,* le capitaine *ès qualité* a qualité pour assigner en justice les débiteurs des propriétaires du navire qu'il commande, quand la créance se rapporte au navire et à l'expédition (V. n° 62); le même droit appartient à l'armateur (V. n° 195 et Desjardins, n° 1111). L'action d'abordage peut donc être intentée, au profit de l'armement, soit par l'armateur, soit par le capitaine.

Les termes de l'article 231 semblent accorder au capitaine et au propriétaire du navire le droit de réclamer en justice les indemnités revenant aux chargeurs, aux passagers ou à l'équipage. On croit y lire, en effet, que leurs droits ne seront l'objet d'une demande en justice, de la part des intéressés, qu'à défaut d'avoir fait l'objet d'une demande intentée par le capitaine. Mais la finale de l'article est dominée par son commencement : leurs droits sont conservés, — conservés et non exercés, — par la demande du capitaine. Les mots " à défaut " signifient : " à défaut par le capitaine d'avoir conservé les droits des tiers en formant une demande au profit de l'armement ". L'action du capitaine conserve les droits des chargeurs, passagers et équipage, elle ne les fait pas valoir. Le steamer *Vena* ayant sombré et plusieurs des marins de l'équipage ayant péri à la suite d'un abordage entre ce steamer et le steamer *Biela,* le capitaine du premier assigna le capitaine du second devant le tribunal de commerce d'Anvers ; le demandeur prétendit faire investir les experts de la mission d'apprécier le dommage causé par l'abordage aux familles des marins victimes de la catastrophe ; le tribunal, par jugement du 30 avril 1888, déclara le capitaine du *Vena* non recevable à intenter l'action en indemnité des victimes ou de leurs familles.

La partie de l'article 231 qui se rapporte aux droits des marins, passagers et chargeurs, eût dû être reportée au Titre des fins de non recevoir et des prescriptions.

952. — L'article 230 constate la distinction qu'il faut établir entre la responsabilité personnelle du capitaine et sa responsabilité *ès qualité :* la responsabilité personnelle n'existe que si le capitaine a commis une faute personnelle ; la responsabilité *ès qualité,* impersonnelle, à titre de représentant du navire et de ses proprié-

taires, est engagée chaque fois qu'une faute a été commise à bord du navire.

Le premier paragraphe de l'article 230 est la contre-partie de l'article 231 : l'action d'abordage peut être intentée, soit contre le propriétaire du navire à bord duquel une faute a été commise, soit contre son capitaine. En général, les créanciers du propriétaire d'un navire peuvent l'assigner dans la personne du capitaine lorsque leur créance est relative au navire et à l'expédition : l'article 230 est le seul de la loi de 1879 qui constate expressément cette règle de droit maritime. Cherchons le commentaire de cette disposition dans la Note explicative du projet français de 1867, puisque l'article 423 de ce projet et l'article 230 de la loi maritime sont identiques :

Le recours est exercé contre le navire abordeur en la personne de son capitaine ou de ses propriétaires ; c'est ce qui se pratique habituellement, mais il n'est pas moins utile de le dire parce que, le capitaine n'étant qu'un mandataire, on pourrait douter qu'il ait qualité pour exercer l'action ou pour la soutenir. D'autant plus que, d'après le projet, le capitaine, que l'on considère ordinairement comme responsable, à raison de sa seule qualité de maître à bord, ne doit désormais encourir de responsabilité personnelle que si l'on prouve à sa charge une faute ou une négligence. Cette restriction est conforme, non seulement à l'équité, mais encore aux principes déjà expliqués au sujet des engagements du capitaine (p. 136).

L'Exposé des motifs de 1875 reproduit ce passage de la Note explicative et le fait suivre d'une réserve conçue en ces termes :

Nous n'avons pas, il est vrai, proposé d'introduire dans le projet l'innovation du projet français aux termes de laquelle : " Le capitaine qui contracte en cas de force majeure n'engage que le navire, s'il ne s'est obligé personnellement, (art. 232). La matière qui nous occupe est différente de celle des contrats, et les considérations ci-dessus exposées suffisent à justifier les dispositions proposées, indépendamment des règles admises pour les engagements ordinaires du capitaine (N. B. n° 1085).

L'article 232 du projet français, auquel il est fait allusion, n'est pas une innovation; il a pu n'être pas reproduit dans la loi belge sans que la situation du capitaine devînt différente de ce qu'elle est dans ce projet français. Il est évident que le capitaine n'encourt aucune responsabilité personnelle à raison des engagements qu'il doit prendre, en cours de voyage, dans l'intérêt du navire. Il est non moins évident qu'il n'est pas personnellement responsable d'une collision amenée par le vice propre du

navire ou par une erreur de l'officier qui, légitimement, le remplace ; en un mot, de toute collision survenue sans qu'il y ait eu, de sa part, aucune faute. Il découle des principes généraux du droit que le préposé n'est responsable, ni des engagements qu'il prend, au nom de son commettant, dans les limites légales du contrat de préposition (V. n°s 108 et 161), ni des fautes commises par son commettant, ou par d'autres préposés de celui-ci (V. n° 110), et, moins encore, par des personnes étrangères à ce commettant.

953. — Le Code prévoit le cas où " l'abordage a été fait par la faute d'un des capitaines " ; la loi de 1879 s'exprime d'une façon plus générale : " Si l'abordage a été causé par une faute, tous les dommages sont supportés par le navire à bord duquel la faute a été commise. " Cette responsabilité impersonnelle du navire n'exclut pas la responsabilité personnelle de l'auteur de la faute, quel qu'il soit : capitaine, vigie, timonier, pilote, etc..; l'article 1382 domine tous les quasi-délits, y compris les abordages fautifs.

Les Codes allemand (art. 136), italien (art. 663). espagnol (art. 829) et portugais (art. 671) ont cru devoir exprimer cette incontestable vérité; le Code italien le fait en ces termes : " La responsabilité des navires, établie par les articles précédents, laisse intacte celle des auteurs de la faute envers les endommagés et les propriétaires des navires. " La loi belge se contente de dire : " Le capitaine n'encourt de responsabilité personnelle que s'il y a, de sa part, faute ou négligence ". Elle exprime, sous une forme négative, l'idée que le Code italien énonce sous une forme positive. Elle l'exprime à propos du capitaine, afin de mettre la responsabilité personnelle en regard de la responsabilité *ès qualité*. Le capitaine est, en effet, le seul membre de l'équipage qui ait une responsabilité *ès qualité*. Chacune des personnes présentes à bord est responsable de ses actes (art. 1382 C. civ.); c'est là une vérité élémentaire qu'il était inutile de rappeler, à propos des autres membres de l'équipage et des passagers; au contraire, il était bon de constater que la responsabilité du capitaine, qui toujours existe *ès qualité*, n'est personnelle que lorsque le capitaine est personnellement fautif (Pand. b. *ibid.* n°s 37-42; — Anvers, 14 avril 1881; J. A. 81. 1. 190).

L'auteur de la faute n'est pas seulement responsable envers le

navire abordé et les chargeurs des deux navires. il l'est envers le propriétaire du navire abordeur, civilement responsable de la faute vis-à-vis des autres victimes de l'abordage (Desjardins, n° 1111).

954. — La Commission chargée de préparer la révision du Code de commerce fut, dans sa séance du 30 décembre 1860, saisie de deux propositions : l'une avait pour but de créer à Anvers et à Ostende, à l'exemple de la législation anglaise, un Conseil d'enquête, chargé de rechercher les causes : 1° des échouements ou abordages des navires nationaux; 2° de leur perte par naufrage, abandon en mer, incendie ou délaissement; 3° de tout accident de bord ayant entraîné la mort ou des blessures. La seconde proposition accordait aux juges consulaires la faculté d'ordonner, d'office, une enquête sur les faits énumérés ci-dessus, lorsqu'ils le jugeraient nécessaire. La Commission fut d'avis que des enquêtes, faites d'office, n'offriraient aucune garantie si elles avaient lieu en l'absence des intéressés, et que, tenues en leur présence, elles ne seraient que la reproduction des rapports de mer et des vérifications de ceux-ci; les tracasseries que ces enquêtes obligatoires susciteraient aux capitaines de navires, éloigneraient davantage encore de cette profession, peu enviable en Belgique (N. B. n° 674). Le rejet de ces propositions ne met pas obstacle à ce que les abordages délictueux fassent l'objet des investigations de la justice répressive. Lorsqu'un délit a été commis en mer, à bord d'un navire, et que le fait est dénoncé au parquet, la justice se livre aux mêmes investigations que si le fait avait été commis à terre; le Code pénal et disciplinaire de la marine marchande organise des mesures spéciales d'instruction pour la recherche des infractions maritimes, en attendant l'arrivée du navire ou de l'inculpé dans un port belge.

955. — La juridiction consulaire est compétente pour juger les contestations relatives aux abordages (C. Bruxelles, 15 juillet 1872; Pas. 72. 2. 285; — C. Gand, 16 mai 1879 ; Pas. 79. 2. 297); il n'est dérogé à cette règle que lorsque le navire abordeur n'est pas un navire de commerce; les propriétaires de bâtiments de plaisance (Lyon-Caen et Renault, n° 2025 ; Valroger, n° 2123), l'Etat ou les communes, assignés en qualité de propriétaires de bâtiments de guerre ou de navires employés à des services publics : douanes,

pilotage, police des ports, etc., sont justiciables du tribunal civil (T. Bruxelles, 25 mai 1866 ; J. A. 68. 2. 37. — T. Anvers, 21 mars 1874 ; J. A. 76. 1. 32. — Pand. b. *ibid.* nº 323). Un jugement du tribunal de Bruges (11 février 1888. Pas. 88 . 3 . 355), décide que, si l'abordage a été effectué méchamment, dans la seule intention de nuire, le tribunal de commerce est incompétent.

La compétence d'attribution étant déterminée, il reste à régler la compétence territoriale. Les tribunaux belges sont toujours compétents quand il s'agit de mesures provisoires ou conservatoires (art. 52 nº 5. L. 25 mars 1876), telles que des expertises ou des saisies. Il en est autrement par rapport au fond du litige. Quand le défendeur est belge, le demandeur l'assigne devant le tribunal de son domicile ou devant celui du lieu de l'abordage (art. 39 et 42, L. 25 mars 1876). Le propriétaire d'un navire étranger peut être assigné devant les tribunaux belges dans les cas suivants : 1º s'il a en Belgique un domicile ou une résidence, ou s'il y a fait élection de domicile (L. 25 mars 1876, art. 52, nº 2) ; 2º si l'abordage a eu lieu en Belgique *(ibid.* nº 3) ; 3º si la demande est connexe à un procès déjà pendant devant un tribunal belge *(ibid.* nº 6); 4º dans le cas où il y a plusieurs défendeurs dont l'un a, en Belgique, son domicile ou sa résidence *(ibid.* nº 10) ; 5º dans tous les cas où, les rôles étant renversés, le propriétaire d'un navire belge pourrait être assigné, à raison d'un abordage, devant les tribunaux du pays auquel appartient l'étranger défendeur *(ibid.* art. 53-54.) ; le tribunal compétent est alors celui du domicile ou de la résidence du demandeur. En principe, il importe peu que le demandeur soit un belge ou un étranger (Laurent, Droit intern. IV. nº 6); toutefois, dans le dernier des cas que nous venons d'énumérer, l'étranger se trouvera souvent paralysé, faute de résidence en Belgique. L'article 419 C. Proc. déclare valable l'assignation donnée au capitaine à bord de son navire ; peut-on en induire la compétence du tribunal belge dans le ressort duquel cette assignation à été remise au capitaine d'un navire étranger ? Le tribunal de commerce d'Anvers (10 février 1882 ; J. A. 82. 1. 53) décide, avec raison, que « l'article 419 n'est pas une disposition relative à la compétence », et que la présence accidentelle du navire dans un port belge ne constitue pas une résidence, dans le sens de l'article 52 de la loi du 25 mars 1876 (Bontemps, art. 52 nº 7). Ce même tribunal se déclare incompétent pour connaître des abordages survenus à

l'étranger entre navires étrangers, même quand l'abordé s'est réfugié dans un port belge (27 février 1883 et 1er août 1885; J. A. 83. 1. 144; 85. 1. 404). Nous admettons, dans ce cas, la compétence du tribunal du port de refuge, au moins lorsque l'abordé conclut, en ordre principal, à la réparation matérielle des avaries causées par l'abordage ; c'est dans le port où se trouve l'abordé que cette obligation de l'abordeur doit être exécutée (art. 42 *ibid.* — Desjardins, n° 1117).

Le Congrès de Bruxelles a proposé de régler, par des conventions internationales, la compétence en matière d'abordage et d'assistance ; voici les bases proposées :

« Quand, dans un sauvetage, chacun des navires qui ont donné ou reçu assistance, et, dans un abordage, chacun des navires qui ont participé à la collision, porte le pavillon d'un des pays contractants, l'action en indemnité, pour cause d'assistance ou d'abordage, peut être intentée devant les tribunaux de chacun des pays contractants, pourvu que le tribunal saisi du litige soit : 1° celui du domicile personnel du défendeur ; 2° celui du port d'attache du navire assigné ; 3° celui dans le ressort duquel le navire assigné pourra être trouvé ; ou 4° celui dans le ressort duquel l'abordage ou l'assistance a eu lieu. »

TITRE IX.

Des fins de non-recevoir et prescriptions.

ART. 232.

Sont non recevables :

Toutes actions contre le capitaine et les assureurs pour dommage arrivé à la marchandise, si elle a été reçue sans protestation ;

Toutes actions contre l'affréteur pour avarie, si le capitaine a livré les marchandises et reçu son fret sans avoir protesté ;

Toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage, dans un lieu où le capitaine a pu agir, s'il n'a point fait de réclamation (1).

ART. 233.

Ces protestations et réclamations sont nulles si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures, les jours fériés non compris, et si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice.

Toutefois, dans le cas où l'abordage a causé la perte entière du navire, le délai de la signification est d'un mois, à partir du jour où les intéressés ont eu connaissance de l'événement.

(1). Un projet de loi, voté par la Chambre des députés de France le 26 juin 1889, remplace le dernier alinéa de l'art. 435 par la disposition qui formait l'art. 436 et remplace l'art. 436 par la disposition suivante: " Toutes actions en indemnité pour dommages provenant d'abordage sont non recevables si elles n'ont été intentées dans le délai d'un an à compter du jour de l'abordage. "

Code de 1807. — Art. 435. — (Même texte que l'article 232 ci-dessus). — Art. 436. — Ces protestations et réclamations sont nulles si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures, et si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice.

Ordonnance de 1681 (L. I. T. XII. Art. 5. — Le marchand ne sera recevable à former aucune demande contre le maistre ni contre ses assureurs pour dommage arrivé à sa marchandise, après l'avoir reçue sans protestation; ni le maistre à intenter aucune action pour avaries contre le marchand après qu'il aura reçu son fret sans avoir protesté de sa part. Art. 6. — Les protestations n'auront aucun effet, si dans le mois elles ne sont suivies d'une demande en justice. Art. 7. — Le maistre ne sera aussi recevable, après la délivrance des marchandises, à alléguer d'autres cas fortuits que ceux mentionnés dans son rapport. Art. 8. — Toute demande pour raison d'abordage sera formée vingt quatre heures après le dommage reçu, si l'accident arrive dans un port, havre ou autre lieu où le maistre puisse agir.

SOMMAIRE.

956° Raison d'être des fins de non recevoir.
957° Réception de la marchandise.
958° A quelles actions s'applique la fin de non recevoir tirée de la réception?
959° Par qui peut-elle être opposée? à qui peut-elle l'être?
960° Délivrance de la marchandise et réception du fret.
961° A quelles actions s'applique la fin de non recevoir tirée de la délivrance et du paiement du fret?
962° A qui et par qui peut-elle être opposée?
963° Fin de non recevoir opposable à l'action d'abordage.
964° A qui et par qui peut-elle être opposée?
965° Condition de validité des protestations prévues par l'article 232.
966° Délai de vingt-quatre heures.
967° Délai de protestation en cas de perte totale.
968° A qui la protestation doit être signifiée?
969° Action en justice.
970° Renonciation aux fins de non recevoir.
971° Fins de non recevoir autres que celles des art. 232 et 233.
972° Transports mixtes.

956. — Les affaires maritimes requièrent célérité, elles doivent être jugées voiles déployées, *levato velo*, suivant un texte de droit romain (Code L. V, *De naufragiis,* T. V, L. XI). Telle est la raison d'être des fins de non recevoir et des courtes prescriptions établies par l'Ordonnance de 1681, inscrites dans le Code de 1807 et dans la loi du 21 août 1879. Les dispositions rigoureuses qui forment les articles 232 et 233 de la loi maritime sont-elles nécessaires pour atteindre ce but? Les règles du droit commun ne suffisent-

elles pas? Les actions en dommages-intérêts dérivant de contrats ou d'accidents maritimes exigent, le plus souvent, des devoirs de preuve, expertises ou enquêtes. La loi veut éviter les enquêtes ou expertises tardives; mais le juge n'est pas tenu d'admettre les parties aux enquêtes et aux expertises qu'elles sollicitent; il est libre de les repousser quand ces devoirs de preuve ne peuvent plus s'accomplir avec les garanties de sincérité nécessaires. Le pouvoir d'appréciation, laissé au juge par le droit commun, nous paraît préférable aux prescriptions impératives inscrites dans la loi maritime.

Le Congrès de Bruxelles a voté la suppression de la fin de non recevoir établie par l'article 232 en matière d'abordage; sa résolution est ainsi conçue : „L'action en payement de l'indemnité d'abordage n'est subordonnée à aucune formalité préalable."

957. — Les articles 232 et 233 établissent des fins de non-recevoir opposables à trois catégories d'actions : 1° actions contre le capitaine et les assureurs pour dommages arrivés aux marchandises; 2° actions contre l'affréteur pour avaries; 3° actions en indemnité pour abordage.

La première catégorie comprend les actions dirigées contre le capitaine et celles intentées contre les assureurs : la même fin de non-recevoir peut être opposée aux unes et aux autres. Elle ne peut l'être que si deux circonstances se trouvent réunies : réception de la marchandise transportée, absence de protestation valable. Nous verrons plus loin les conditions exigées pour la validité des protestations; ces conditions sont communes aux trois catégories d'actions régies par les articles 232 et 233. Occupons-nous d'abord de l'élément spécial aux actions visées par le premier paragraphe de l'article 232 : la réception de la marchandise.

Une marchandise est reçue, dit la Cour de cassation de France (18 mars 1878; J. P. 78. 651), lorsque, arrivée à destination, elle y est régulièrement délivrée à son destinataire. La Cour en conclut qu'il n'y a point de réception, partant point de fin de non-recevoir, lorsqu'un chargeur retire sa marchandise en cours de voyage, après naufrage ou échouement du navire. Il en est de même quand, dans de semblables circonstances, la marchandise est retirée par le destinataire.

La Cour de cassation de France, cassant deux arrêts d'Aix et de Paris, applique la fin de non-recevoir au destinataire qui refuse la marchandise présentée par le capitaine : elle juge (7 avril 1874; J. P. 75. 167 et 2 juillet 1877 ; J. P. 78. 1190) que le refus des colis présentés à l'acceptation, refus motivé sur l'état de la marchandise, doit faire l'objet d'une protestation conforme à l'article 435 du Code de commerce, signifiée dans les vingt-quatre heures et suivie, dans le mois, d'une demande en justice. Nous croyons, avec les Cours d'Aix et de Paris, qu'on ne peut étendre, par analogie, le texte de la loi : l'absence de protestation ne rend le destinataire non recevable en son action que dans le cas où il y a réception de marchandise ; une marchandise refusée n'est point reçue.

Il dépend du capitaine de ne pas rester indéfiniment exposé aux réclamations du destinataire qui refuse la marchandise; il lui appartient de le mettre en demeure de prendre livraison et de l'assigner à cet effet (Anvers 15 mars 1872; J. A. 72. 1. 30).

En débarquant d'office la marchandise, et en prenant, après son débarquement, les mesures nécessaires à sa conservation, le capitaine agit en vertu de son droit propre et non comme représentant des chargeurs (Cas. 27 novembre 1884; Pas. 85. 1. 16.— Anvers, 9 février 1889; J. A. 89. 1. 123); le destinataire n'est donc pas tenu de protester dans les vingt-quatre heures du débarquement opéré, en son absence, par les ouvriers du capitaine (Anvers, 18 juin 1872; J. A. 72. 1. 180). Ni le transbordement de la marchandise au cours du voyage (Valroger, n° 2328; Desjardins, n° 1727), ni la remise de la marchandise à un séquestre, n'équivalent à une réception (Valroger, n° 2324. — Cas. 11 novembre 1880; J. A. 81. 1. 97). Le dépôt de la marchandise en douane ou dans un entrepôt constitue une réception s'il est effectué par le destinataire ou d'après ses ordres ; quand le dépôt est effectué par le capitaine, la marchandise n'est point reçue (Sent. arb. Anvers 19 mai 1868; J. A. 69. 1. 18. — Anvers 19 mars 1870 et 14 août 1874 ; J. A. 70. I. 101; 74. 1. 328 — Valroger n° 2524). En résumé, la fin de non-recevoir suppose une réception effective et totale (Req. 23 juin 1884; D. 85, 1. 65) de la marchandise; il faut que toute la partie qui se trouve à bord ait été délivrée au destinataire ou à une personne chargée de le

représenter. Quand elle l'a été et qu'un manquant est constaté, la fin de non-recevoir peut être invoquée; elle ne peut être opposée à l'action en indemnité pour perte totale ou pour défaut de représentation des marchandises; l'élément-réception fait alors défaut (Anvers, 29 novembre 1865; J. A. 65 1. 235. — Lyon-Caen et Renault, n° 1928).

958. — A quelles actions la fin de non-recevoir de l'art. 232, § 1 s'applique-t-elle? La loi le dit : à toutes actions intentées contre le capitaine ou les assureurs pour dommages arrivés aux marchandises. Deux conditions sont requises : 1° l'action doit avoir pour objet la réparation d'un dommage ; 2° ce dommage doit être arrivé aux marchandises.

Cette fin de non-recevoir, spéciale aux actions en dommages-intérêts, ne s'applique ni à l'action en délivrance (Valroger, n° 2323), ni à l'action en remise d'un excédent trouvé dans le navire, au delà des quantités portées au connaissement (Anvers, 30 novembre 1864 et 29 mars 1866; J. A. 64. I. 405; 66. 1. 299), ni à l'action en restitution du fret indument perçu, ni à l'action en reddition de compte intentée au capitaine par le propriétaire du navire (Cas. f. 17 décembre 1884; D. 85. 1. 366).

Le dommage, base de l'action en dommages-intérêts, doit être arrivé aux marchandises. La fin de non-recevoir n'est donc opposable : ni à l'action du passager, pour blessures reçues à bord (Desjardins, n° 1726 *bis*) ; ni à l'action du propriétaire du navire contre les assureurs sur corps, pour avaries subies par le navire (Valroger, n° 2334); ni à l'action en remboursement d'une amende douanière que le destinataire a dû payer par la faute du capitaine (Anvers, 24 juin 1869; J. A. 69. 1. 320); ni à l'action en dommages-intérêts pour retard dans la délivrance (Anvers, 28 novembre 1861 et 6 juin 1865; J. A. 62. 1. 55 ; 65. 1. 189. — Cas. f. 13 novembre 1867; D. 68. 1. 68. — Valroger, n° 2323) ou dans l'embarquement, ou pour substitution d'une marchandise à une autre (Anvers 8 mai 1856; J. A. 56. 1. 186); ni, enfin, à l'action du destinataire en remboursement des charges dont la marchandise a été grevée au cours du voyage (Valroger, n° 2323).

Les effets des passagers sont assimilés aux marchandises chargées (Art. 122); l'action en réparation du dommage causé à ces effets est donc régie par l'article 232.

Il suffit que l'action ait pour objet la réparation d'un dommage causé aux marchandises pour que la fin de non-recevoir puisse être invoquée, quelle que soit la forme de cette action: demande principale ou en garantie (Desjardins, n° 1733. — Cas. f. 1 mai 1865; D. 65. 1. 356), demande reconventionnelle (Anvers, 9 février 1889; J. A. 89. 1. 123 — 25 novembre 1886; J. A. 87. 1. 39), action d'avaries ou action en délaissement pour perte ou détérioration des trois quarts (E. Cauvet, II. n° 505 ; Valroger, n° 2336).

Le dommage doit être matériel ; mais la nature de ce dommage est indifférente. Qu'il s'agisse d'avarie particulière ou d'avarie commune (Valroger, n° 2321; Desjardins, n° 1726), d'un dommage apparent ou d'un dommage caché (Lyon-Caen et Renault, n° 1928; Valroger n° 2322), d'une détérioration ou d'un déficit dans le poids ou la quantité (Cas. f. 2 et 3 juillet 1877; D. 78. 1. 57); qu'il s'agisse de manquant (Anvers, 20 avril 1887; J. A. 87. I. 171. — Cas. f. 13 février 1889; J. P. 89. 378) ou de coulage (Cas. f. 1 mai 1865; S. 65. 1. 285. — Anvers, 23 avril 1885; R. D. M. I. 252); que le dommage se soit produit à l'embarquement (C. Douai, 5 mai 1873; D. 74. 5. 41. — Anvers, 23 juillet 1865; J. A. 66. 1. 54), en cours de voyage ou au débarquement (Anvers, 6 juin 1865; J. A. 65. 1. 189); qu'il ait pour cause la négligence ou l'infidélité du capitaine ou de l'équipage, un abordage ou toute autre fortune de mer (Valroger, n° 2353), cela importe peu.

959. — Par qui cette fin de non-recevoir peut-elle être opposée? Elle peut l'être par le capitaine et par le propriétaire du navire. Elle peut l'être par les assureurs. Il importe peu que ces assureurs soient présents ou absents au lieu de réception (Valroger, n° 2332), que l'assurance soit connue ou ignorée du destinataire (C. Rouen, 8 février 1843; J. P. 43. 1. 659). A celui qui contracte une assurance sur marchandises incombe le soin d'en informer le destinataire de ces marchandises et de prendre les mesures nécessaires pour notifier aux assureurs, le cas échéant, une protestation ; la négligence de l'assuré ne peut porter préjudice à l'assureur.

La première fin de non-recevoir de l'article 232 ne se rapporte pas à d'autres qu'au fréteur et à l'assureur. Elle est étrangère aux débats qui peuvent s'élever entre le propriétaire de la marchandise et le commissionnaire chargé de les expédier (C. Gand,

7 août 1867; Pas, 67. 2. 381), entre l'expéditeur et le destinataire. Sans doute, le destinataire qui, faute de protestation, se prive de tout recours contre le capitaine, est responsable des conséquences de cette négligence ; mais la responsabilité d'une négligence n'équivaut pas à une fin de non-recevoir. Moins encore la fin de non-recevoir de l'article 232 peut-elle être opposée par l'expéditeur au destinataire qui se plaint de ce que l'envoi n'est pas conforme à la commande (Desjardins, n° 1733 — Cas. f., 1er avril 1873; D. 75. 1. 28 — C. Liége, 26 février 1857; Pas. 57. 2. 302); il ne s'agit point là d'un dommage arrivé à la marchandise.

A qui la fin de non-recevoir peut-elle être opposée? A tous ceux qui élèvent contre le capitaine une réclamation fondée sur l'inexécution du contrat d'affrètement, ou contre l'assureur une demande basée sur les risques du transport assuré (Desjardins, n° 1733): donc, à l'expéditeur ou à l'affréteur aussi bien qu'au destinataire (Valroger, n° 2330. — Cas. f. 1er avril 1873; S. 74. 1. 195. — Anvers, 5 novembre 1867; J. A. 67. I. 348). Mais cette fin de non-recevoir, protectrice du capitaine, ne peut être retournée contre le capitaine; elle ne peut, notamment, être opposée à son action en mesurage du chargement, aux fins de régler le fret (Anvers, 25 août 1868; J. A. 68. 1. 346).

960. — La fin de non-recevoir établie par le second alinéa de l'article 232 exige la réunion de trois conditions : délivrance des marchandises, réception du fret par le capitaine et absence de protestation valable. L'acte qui, pour le capitaine, constitue la livraison des marchandises, est celui qui, pour le destinataire, constitue leur réception; nous avons dit (V. n° 957) dans quels cas il y a réception de la marchandise. Par réception du fret il faut entendre le paiement du fret total; la réception d'un acompte ne constitue pas la réception du fret; la fin de non-recevoir du second paragraphe suppose une réception intégrale du fret, comme la fin de non-recevoir du premier paragraphe suppose une réception totale de la marchandise.

Que décider lorsque le fret a été payé d'avance? L'interprétation de l'article 105 du Code de commerce a fait naître une question analogue. Cet article déclare non recevable toute action contre le voiturier dans le cas où la marchandise a été reçue et

le prix payé. On s'est demandé si cet article peut être invoqué lorsque le prix a été payé avant le départ de la marchandise? La négative est généralement admise: cette disposition, dit la Cour de cassation de France (4 décembre 1871; S. 72. 1. 167), fondée sur une présomption légale de renonciation tacite, de la part du destinataire, au droit qui lui appartient de réclamer une indemnité, n'est applicable que dans le cas où le paiement a été opéré après le transport; le paiement effectué avant le transport par l'expéditeur n'engendre point une présomption de renonciation. Les mêmes considérations peuvent être invoquées, *mutatis mutandis,* pour restreindre l'application de l'article 232, § 2 au cas où le fret est payé après l'arrivée du navire. Cependant le texte ne fait aucune distinction; le besoin de célérité, raison d'être des fins de non-recevoir, existe dans le cas où le fret est payé d'avance, comme dans celui où il est payable après l'arrivée. La délivrance des marchandises, lorsqu'elle est postérieure au payement du fret, fait naître la même présomption de renonciation que la réception du fret postérieure à la délivraison de la marchandise; la présomption résulte de ce que l'un de ces deux éléments, quel qu'il soit, vient se joindre à l'autre.

961. — Le second paragraphe de l'article 232 s'applique à toutes actions contre l'affréteur pour avaries. Ce texte est plus général que celui du paragraphe premier relatif au dommage arrivé " à la marchandise ". Il n'y a pas lieu de distinguer ici entre les avaries subies par le navire et celles éprouvées par les marchandises, ni entre les avaries frais et les avaries matérielles; moins encore faut-il distinguer entre les avaries communes et les avaries particulières (Valroger, n° 2340). La fin de non-recevoir peut être opposée, notamment, à l'action tendant à la réparation d'un dommage causé au navire par la cargaison (Desjardins n° 1741; Valroger, n° 2339; Boistel, n° 1449) ainsi qu'aux réclamations pour dépenses faites dans l'intérêt de la cargaison (Desjardins, n° 1741). Elle ne peut être opposée à l'action du capitaine en paiement de surestaries : les surestaries ne sont point des avaries (V. n° 301).

962. — La fin de non-recevoir de l'article 232, § 2 peut être invoquée soit par l'affréteur, soit par le destinataire. Elle peut être

opposée au capitaine et au propriétaire du navire. Peut-elle l'être au chargeur qui réclame de son co-chargeur la réparation des avaries occasionnées à ses marchandises par celles de ce co-chargeur? MM. de Valroger (2542), Boistel, (n° 1449) et Bravard (IV, p. 886), résolvent affirmativement la question; MM. Desjardins (n° 1741) et Dalloz (Supplém. Rép. V° Droit Marit, n° 2261) se prononcent pour la négative. M. Boistel base son opinion sur ce que le capitaine est le mandataire du chargeur, M. de Valroger sur ce que la fin de non-recevoir s'applique à " toutes actions contre l'affréteur, pour avaries "; mais il est certain que le fréteur est le seul mandant du capitaine et la seconde des fins de non-recevoir de l'article 232 se rapporte exclusivement à l'affréteur placé vis-à-vis du fréteur; elle est étrangère aux multiples ayants-cause de l'affréteur, débattant leurs intérêts opposés.

963. — L'absence de réclamation ou de protestation, — ces deux termes désignent une seule et même chose, — formulée et signifiée dans le délai prescrit par la loi, suffit pour faire écarter, comme non recevable, toute action en indemnité pour dommages causés par un abordage. Le mot " abordage " et les mots " dommages causés par l'abordage " ont, à l'article 232, § 3, la même signification qu'à l'article 228 (V. n° 912). La fin de non-recevoir de l'article 232 § 3 peut être opposée à toutes actions basées sur un abordage, quel que soit le lieu où la collision s'est produite. A prendre le texte à la lettre, il semble que le législateur n'ait eu en vue que les abordages se produisant " dans un lieu où le capitaine a pu agir ". Telle n'en est point la portée; la restriction qui s'y trouve inscrite se rapporte au délai accordé au capitaine pour formuler sa protestation et non à l'obligation de la formuler: en reproduisant littéralement le texte du Code de 1807, le législateur belge a sanctionné l'interprétation donnée à cette disposition par la jurisprudence (C. Rouen, 27 novembre 1876 sous Cas f. 18 août 1878; J. P. 79. 5). Il n'y a pas lieu non plus d'établir une distinction entre le cas où l'abordage n'a occasionné que des avaries, et le cas où il a occasionné la perte totale du navire (Anvers 19 juin 1875; J. A. 75. 1. 265); l'article 233, § 2 prévoit expressément cette dernière hypothèse.

Le décès du capitaine ne suffit pas pour justifier l'absence de protestation : à son défaut, l'obligation de la formuler incombe à

celui qui le remplace (C. Montpellier, 10 juillet 1889; R. D. M. V. 204); cependant, lorsque le sort du capitaine est resté inconnu, les autres officiers ont pu compter qu'il serait à même de faire le protêt et leur inaction n'emporte pas déchéance (Cas. f. 29 décembre 1857; D. 58. 1. 105).

MM. de Valroger (n° 2350), Lyon-Caen et Renault (n° 2023) enseignent qu'aucune fin de non-recevoir n'est opposable à l'action en dommages-intérêts intentée par l'homme de mer ou par le passager, pour blessures reçues par suite de la collision. C'est là restreindre arbitrairement le texte de l'article 232; il ne comporte aucune restriction (Courcy, I. p. 218; Desjardins, n° 1746).

La fin de non-recevoir est-elle applicable à l'action récursive que le capitaine du navire abordeur intente contre un autre navire auquel il reproche de l'avoir poussé sur le bâtiment endommagé? Le tribunal de commerce d'Anvers a jugé (27 janvier 1866; J. A. 66. 1. 113) qu'elle ne l'est pas. Elle ne l'est pas, en effet, lorsque le navire abordeur n'a point subi d'avaries par suite de la collision : on ne peut exiger du capitaine abordeur qu'il proteste à raison d'un dommage qu'il n'a pas éprouvé.

La fin de non-recevoir met obstacle à ce que le capitaine d'un des navires, assigné par le capitaine de l'autre navire, obtienne des dommages-intérêts par voie d'action reconventionnelle (Valroger, n° 2343); mais elle ne s'oppose pas à ce que, en termes de défense à l'action principale, l'assigné fasse porter en compte les dommages qu'il a éprouvés lui-même : on dresse le compte général des dommages éprouvés par les deux navires et l'on détermine la part de responsabilité de chacun; l'assigné doit le solde de ce compte si ce solde est débiteur, il ne peut le réclamer s'il est créditeur.

964. – La fin de non-recevoir édictée par l'art. 232, § 3 peut être opposée au propriétaire du navire abordé, au capitaine *ès-qualité*, son représentant légal, aux assureurs, ses ayants-cause.

Peut-elle l'être aux chargeurs de ce navire? Sans aucun doute : le texte est général; l'art. 231, § 1 prévoit l'inaction du capitaine et donne à tous intéressés le droit d'y suppléer.

La fin de non-recevoir ne peut être invoquée par le capitaine du navire abordeur contre les chargeurs de ce navire; on ne peut s'armer de sa propre négligence. pour désarmer ceux aux intérêts desquels on est tenu de veiller.

Peut-elle être invoquée par le propriétaire du navire abordeur contre les chargeurs du navire abordé lorsque ce navire lui appartient aussi? A première vue, la question paraît dénuée d'intérêt, puisque ce propriétaire, civilement responsable des actes des deux capitaines, est tenu de réparer les conséquences dommageables résultant de la négligence de l'un ou de l'autre. Il importe cependant, au point de vue de la faculté d'abandon, de déterminer la cause d'où découle la responsabilité du propriétaire ; il peut, en effet, se libérer par l'abandon du navire responsable de l'abordage. La Cour d'Alger a jugé (15 mars 1890, R. D. M. VI. p. 35), et, d'après nous, bien jugé, que la fin de non-recevoir ne peut, dans l'hypothèse qui nous occupe, être opposée par le propriétaire à l'action des chargeurs. Le motif sur lequel la Cour base sa décision nous paraît contestable; rien ne permet de présumer que le défaut de protestation, de la part du capitaine, est le résultat d'un ordre du propriétaire, intéressé à laisser s'éteindre les actions auxquelles il est exposé. La fraude ne se présume pas, et il n'est pas besoin de la présumer pour justifier la décision de la Cour d'Alger. Le capitaine du navire abordé, en signifiant sa protestation, agit *ès-qualité,* comme représentant le propriétaire; le capitaine abordeur reçoit aussi la protestation *ès-qualité*, comme représentant du même propriétaire; il serait puéril d'obliger ce propriétaire à s'adresser une protestation à lui-même.

965. — La loi veut que les protestations, prévues par l'article 232, soient faites et signifiées dans les vingt-quatre heures, et suivies, dans le mois de leur date, d'une demande en justice. Il n'y a d'exception à cette règle qu'en matière d'abordage, lorsque l'événement a causé la perte totale du navire ; le délai de vingt-quatre heures est, en ce cas, porté à un mois. Cette exception est la seule (Valroger, n° 2349); les chargeurs en bénéficient aussi bien que l'armement; pas plus que lui, ils ne peuvent l'étendre à d'autres cas, par exemple au cas de perte totale de leurs marchandises.

En disant que la protestation doit être signifiée, la loi exprime suffisamment qu'une protestation verbale est inopérante. Il faut aussi que la protestation indique, avec une précision suffisante, le dommage dont le réclamant se plaint et la cause à laquelle il l'attribue; une protestation vague, ou simplement éventuelle, ne

produirait aucun effet (C. Bruxelles, 4 août 1868 et 5 décembre 1878; B. J. 69. 221; J. A. 79. 1. 139. — Anvers, 9 septembre 1882; J. A. 82. 1. 365). Le destinataire qui proteste du chef de mélange de sa marchandise ou du chef de retard dans l'arrivée, n'est pas recevable à réclamer des dommages-intérêts du chef de manquant (Anvers, 23 février 1885; J. A. 85. 1. 149); mais une simple inexactitude dans l'exposé des faits, ou l'indication erronée du nom du capitaine du navire abordeur, ne suffit point pour énerver la force de la protestation (C. Bruxelles, 30 janvier 1879; Pas. 79. 2. 309).

La loi ne détermine pas la forme de la protestation: une requête en nomination d'experts (Desjardins, n° 1731), le narré de l'événement dommageable dans un rapport de mer (Req. 26 juin 1882; J. P. 82. 849) peuvent constituer une protestation suffisante. Mais n'oublions pas que la loi ne se contente point d'une protestation formulée dans les vingt-quatre heures; il faut qu'elle soit signifiée dans le même délai; le rapport de mer, la requête à fin de nomination d'experts devraient donc être signifiés en temps utile (J. V. Cauvet II. p. 202).

La loi ne règle pas davantage les formes de la signification: l'intentement d'une action en justice, dans le délai de vingt-quatre heures, constitue évidemment une signification suffisante.

En Belgique, la signification se fait par acte d'huissier. M. Desjardins (n° 1750) enseigne que l'intervention d'un officier ministériel n'est pas obligatoire pour la validité de la signification. La jurisprudence française paraît avoir adopté cette opinion. La Cour d'Aix a admis (15 décembre 1881; J. M. 81. 1. 219) qu'une protestation, consignée sur l'exemplaire du connaissement gardé par le capitaine, est suffisante pour sauvegarder les droits du destinataire; un arrêt de la Cour de cassation (5 mars 1888; D. 88. 1. 365) décide qu'une signification faite par dépêche télégraphique est valable; la Cour de Bordeaux s'est prononcée dans le même sens (18 mars 1889; R. D. M. V. 192). La jurisprudence belge n'est point entrée dans la voie suivie par la jurisprudence française. Le tribunal d'Anvers (13 juillet 1880; J. A. 81. 1. 321) et la Cour de Bruxelles (1er février 1887; Pas. 87. 2. 293) ont décidé que la signification doit être faite par un officier ministériel, et qu'une protestation portée à la connaissance de l'intéressé par correspondance, télégraphique ou autre, est insuffisante. La

prudence commande donc aux intéressés de recourir, pour les significations à faire en Belgique, au ministère d'un huissier (Lyon-Caen et Renault, n° 2018; Bédarride, n° 2000).

Le protêt formulé avant que la réception de la marchandise soit terminée suffit pour écarter la fin de non-recevoir tirée du premier paragraphe de l'artiele 232 (Anvers 23 mai 1888; J. A. 88. 1.274).

966. — Un délai de vingt-quatre heures est accordé aux divers intéressés, tant pour formuler leurs protestations, que pour les signifier : la réception des marchandises par le destinataire sans protestation, la délivrance des marchandises par le capitaine et la réception du fret sans réserves, ne suffisent pas pour les faire déclarer déchus de leurs actions si, dans les vingt-quatre heures, ils se conforment à l'article 232 et notifient leur protestation.

Quel est le point de départ de ce délai? Distinguons les fins de non-recevoir établies par les deux premiers paragraphes de l'article 232, de celle régie par le troisième alinéa de cet article. Pour les premières, le point initial du délai est invariable : c'est, dans le cas prévu par le premier alinéa, la réception des marchandises; c'est, dans le cas prévu par le second alinéa, la réunion des deux conditions requises pour l'existence de la fin de non-recevoir : la délivrance de la marchandise et le paiement du fret. En matière d'abordage, le point de départ varie : lorsque la collision se produit dans un lieu où le capitaine peut agir, le délai court à partir de l'événement; si la collision a lieu en pleine mer, ou en tout autre lieu où le capitaine se trouve dans l'impossibilité d'agir, le délai ne court que du moment où cette impossibilité prend fin.

Quand y a-t-il impossibilité d'agir? La doctrine et la jurisprudence n'exigent pas une impossibilité absolue : le capitaine abordé en cours de voyage n'est pas tenu d'interrompre sa route et de gagner le port le plus proche pour y formuler une protestation; il suffit qu'il proteste au premier port où il aborde (Alauzet, n° 2378; Valroger, n° 2354; Pand. B, V° Abordage, n° 343). Une impossibilité morale, née des circonstances dans lesquelles l'abordage s'est produit, ou des soins à donner par le capitaine à son navire, suffit (C. Bruxelles 9 mai 1864; Pas. 67. 2. 119); mais il faut que les circonstances invoquées pour justifier le retard constituent une véritable impossibilité morale, c'est-à-dire un cas de force majeure (Cas. f. 28 mars 1882; J. P. 82.848).

L'ignorance du capitaine au sujet de l'identité de l'abordeur le dispense-t-elle de l'obligation de signifier son protêt dans le délai de vingt-quatre heures? Le tribunal d'Anvers l'admet (Anvers, 10 janvier 1878 et 15 mars 1879 ; J. A. 78. I. 147; 79. I. 236) ; il est toutefois prudent de protester, dans le délai légal, contre l'auteur inconnu de la collision (Lyon-Caen et Renault, nº 2018). L'absence de l'abordeur ne justifie pas l'inaction de l'abordé (Valroger, nº 2352. — Cas. f. 18 août 1878; J. P. 79. 5).

Les Pandectes Belges (Vº Abordage, nº 351) enseignent que, dans le cas où le capitaine abordé ignore les avaries subies par son navire, le délai ne prend cours que du moment où l'avarie est connue de lui. Nous ne pouvons l'admettre. « Les accidents maritimes, écrit Valin, sont si fréquents qu'il se pourrait qu'un navire, après avoir été abordé par un autre, souffrît, dans un intervalle assez court, d'autres avaries dont on dissimulerait la cause, pour les faire regarder comme une suite naturelle, ou comme un effet direct de l'abordage. Tel est le motif de la brièveté de l'action concernant l'abordage et rien assurément n'est plus juste pour éviter des surprises. » Cette considération s'applique surtout dans le cas où l'abordé veut rendre l'abordeur responsable de dommages dont il prétend ne pas s'être aperçu au moment de l'abordage (Anvers 21 février, 1880; J. A. 81. I. 129).

Le point de départ du délai de protestation est-il différent dans le cas où, à défaut du capitaine ou du propriétaire du navire, la demande est formée par un chargeur ou tout autre intéressé? La loi ne contient aucune disposition spéciale à cet égard. Il serait rationnel de ne faire commencer, dans ce cas, le délai de vingt-quatre heures, qu'à partir du moment où les intéressés connaissent le sinistre, comme le fait l'article 233, pour le délai d'un mois, en cas de perte totale du navire. Le projet français de 1867 propose mieux encore; il supprime l'obligation de signifier une protestation et se contente d'une action en justice intentée dans le mois de la connaissance acquise de l'événement. L'Exposé des motifs de 1875 (V. nº 967) démontre que le législateur belge a refusé, — bien à tort, d'après nous, — de s'engager dans cette voie. Les intéressés sont donc livrés à la discrétion du capitaine (Cas. f. 18 août 1878. *Supra*. — Dalloz. Supp. Rép. Vº Droit Mar. nº 2272 ; Valroger, nº 2349.) Le recours qu'ils ont contre lui, à raison de sa négligence, supplée, en certaine mesure, au recours contre l'abordeur, perdu faute de protestation.

Le délai de vingt-quatre heures se compte par heures (Pand. B., V° Abordage, n° 337; Pand. f. V° Abordage, n° 331; Valroger, n° 2335); il est suspendu les jours fériés, et par ces mots il faut entendre les jours fériés du pays où la protestation doit être faite et signifiée (Lyon-Caen et Renault, n° 2019; Valroger, n° 2357; Fusier-Herman, Rép. V° abordage, n° 294).

Faut-il le prolonger à raison des distances? La jurisprudence belge l'admet (C. Bruxelles, 1er août 1884; Pas. 84. 2. 394. — Ostende, 27 septembre 1871 et 21 février 1872; Pas. 73. 3. 236); en France, la jurisprudence se prononce en sens opposé (Cas. 22 août 1864; S. 64. 1. 400 — C. Rouen, 27 décembre 1876, sous Cas. f. 18 août 1878; J. P. 79. 5. — C. Rouen, 29 décembre 1880; J.P. 82. 1227); la doctrine se divise: MM. Bédarride (n° 2017), Alauzet (n° 2377), Ruben de Couder (V° Abordage, n° 30) admettent l'augmentation, MM. Sibille (n° 169), Bravard et Demangeat (IV, p. 678), de Valroger (n° 2356), Lyon-Caen et Renault (n° 2019), Desjardins (n° 1752) la repoussent. Nous nous rallions à cette dernière opinion : l'article 1033 fixe par jours la prolongation du délai à raison des distances ; cette disposition ne peut s'appliquer à un délai qui se compte par heures.

967. — Le délai que le second paragraphe de l'article 233 accorde aux intéressés, pour formuler et signifier leur protestation, en cas de perte totale du navire, est d'un mois, à partir du jour où ils ont eu connaissance de l'événement. L'Exposé des motifs de 1875 en donne les raisons :

La question de savoir si ces dispositions doivent être appliquées même au cas où l'abordage aurait occasionné la perte de l'un des navires était controversée déjà sous l'empire de l'ordonnance.

Emérigon enseignait la négative. La Cour de cassation de France avait décidé l'affirmative le 5 messidor an XIII. Boulay-Paty adopte celte solution et Duvergier l'a soutenue contre Dalloz. La Cour de Florence a donné gain de cause à ce dernier.

Il est impossible de ne pas reconnaître que le système consacré par l'arrêt de a Cour de cassation était d'une rigueur excessive.

Mais le projet français, partant de l'idée que les droits lésés par un abordage ne peuvent pas être sacrifiés par une négligence du capitaine, supprime complètement l'obligation de la protestation dans le cas d'abordage. Il déclare non recevables « toutes actions en indemnité pour faits d'abordage, si la demande » n'est pas faite en justice dans le mois de la connaissance acquise de l'événe- » ment par les intéressés. » (Art. 431.)

C'est, à notre avis, dépasser le but. Le motif de la déchéance qui nous occupe, c'est que, pour nous servir des expressions de Valin, " les accidents „ maritimes sont si fréquents, qu'il se pourrait qu'un navire, après avoir été „ abordé par un autre, souffrît, dans un intervalle assez court, d'autres avaries „ dont on dissimulerait la cause pour les faire regarder comme une suite natu- „ relle ou même comme un effet direct de l'abordage. „

Ce motif conserve toute sa force dans les cas ordinaires, qui ne prêtent guère, d'ailleurs, aux soupçons de négligence, de timidité ou de connivence contre le capitaine. C'est ce qui nous a déterminé à introduire dans l'art. 2 une distinction entre le cas où l'abordage a causé la perte entière du navire et les autres cas. (N. B. n° 1089.)

968. A qui la signification doit-elle être faite ?

Au capitaine et aux assureurs, dans l'hypothèse prévue par l'article 232, § 1; à l'affréteur, dans l'hypothèse prévue par le second paragraphe de cet article ; au capitaine ou au propriétaire du navire abordeur, s'il s'agit d'une action née d'un abordage.

La signification faite au représentant sauvegarde les droits de l'intéressé vis-à-vis de la personne représentée : la signification faite au capitaine dispense d'une signification au propriétaire; la notification du protêt au destinataire rend inutile une notification à l'affréteur; mais le propriétaire ne représente pas le capitaine, et l'affréteur ne représente pas le destinataire. Une signification, faite au propriétaire, n'empêcherait donc point le capitaine d'opposer la fin de non-recevoir à l'action en responsabilité personnelle que le chargeur dirigerait contre lui. L'abordage est régi par des règles spéciales : les articles 230 et 231 disposent que le recours formé par le capitaine ou le propriétaire du navire abordé contre le navire abordeur, en la personne de son capitaine ou de ses propriétaires, conserve les droits de tous les intéressés.

Le capitaine ne représente pas les assureurs de la cargaison : le protêt signifié au capitaine n'empêche donc point les assureurs d'opposer à l'action de l'assuré la fin de non-recevoir de l'article 232, § 1, si le protêt ne leur est pas signifié (C. Bruxelles, 29 octobre 1887; Pas. 88. 2. 302). L'absence de signification au capitaine n'entraîne point la déchéance de l'action des destinataires contre les assureurs auxquels le protêt a été notifié (Cas. f. 2 mars 1886 : D. 87. 1. 33. — Desjardins n° 1737) : la négligence de l'assuré n'a d'autre conséquence que de faire naître, au profit de l'assureur, une action en réparation du dommage résultant de la perte de son recours contre le capitaine (V. n° 655).

Aucune disposition légale n'oblige le capitaine du navire abordé à notifier une protestation aux assureurs sur corps.

969. — La protestation faite et signifiée dans la forme et le délai prescrits ne sauvegarde pas indéfiniment les droits des intéressés; elle est nulle si, dans le mois, elle n'est suivie d'une demande en justice; le délai d'un mois prend cours à partir de la date de la protestation. On admet généralement que ce délai doit être augmenté à raison des distances; cependant MM. Lyon-Caen et Renault (n° 2030) et les Pandectes françaises (V° Abordage, n° 366) le contestent, à tort, d'après nous. Si l'on peut ne pas appliquer l'article 1033 du Code de procédure aux délais qui se comptent par heures, on n'en peut contester l'application aux délais qui se calculent par jours.

La demande en justice dont parle l'article 233 est celle qui a pour objet le payement de la créance (Cas. f. 13 mai 1889; J. P. 90. 33). Une assignation tendant à la nomination d'experts est insuffisante, fût-il procédé, contradictoirement avec l'assigné, à des devoirs d'expertise (Anvers, 28 juin 1862; J. A. 62. 1. 401). Mais l'assigné peut formuler sa réclamation sous forme de demande reconventionnelle aussi bien que par voie d'action principale (C. Bruxelles, 4 février 1885; J. A. 85. 1. 104. — Desjardins, n° 1754). La solution contraire, adoptée récemment par le tribunal d'Anvers (25 novembre 1886 et 9 février 1889; J. A. 87. 1. 39; 89. 1. 123), ne nous paraît pas justifiée : une réclamation dont le tribunal est saisi, sous forme de reconvention, constitue une demande en justice, et satisfait dès lors au prescrit de la loi. Il faut, bien entendu, que cette demande se produise dans le délai d'un mois.

Le destinataire qui a protesté lors de la réception de ses marchandises, n'est pas libre d'attendre indéfiniment que le capitaine l'assigne en payement du fret; sa réclamation sera écartée s'il l'oppose à celle du capitaine plus d'un mois après la date du protêt (Anvers, 25 avril et 29 mai 1883; J. A. 83. 1. 114 et 133). Le tribunal est saisi de deux réclamations de natures différentes et non d'un compte unique à régler (V° n° 963).

L'action intentée dans le délai légal sauvegarde les droits de l'intéressé, même dans le cas où le tribunal saisi est incompétent (art. 2246 C. civ.); le délai recommence à courir à dater du

jugement d'incompétence (Dalloz, Sup. Rép., V° Droit. marit., n° 2285).

970. — Les fins de non-recevoir établies par le titre IX de la loi maritime ne sont point d'ordre public (Cas. f. 17 décembre 1884; D. 85. 1. 66), les intéressés sont libres de renoncer au droit de s'en prévaloir. Cette renonciation peut être expresse ou tacite; la renonciation expresse est écrite ou verbale : en ce dernier cas, elle peut être prouvée par témoins, comme toute autre convention commerciale; la renonciation tacite ne s'induit que d'actes impliquant nécessairement, de la part de celui à qui on les oppose, l'abandon du droit d'invoquer la fin de non-recevoir. Il importe peu qu'il n'en ait pas été fait usage en première instance : les fins de non-recevoir ne doivent point être opposées, comme les nullités d'exploit (art. 173. C. Proc.), *in limine litis*, à peine de déchéance; elles peuvent être invoquées pour la première fois en degré d'appel (Cas. f. 17 décembre 1884. *Supra)*.

La renonciation ne peut être opposée qu'à celui dont elle émane et à ceux qu'il représente: la renonciation du capitaine ne dispense point l'assuré d'observer, vis-à-vis des assureurs, les formalités prescrites par les articles 232 et 233.

971. — " Il convient d'ajouter, écrit Valin (sur l'article 6, tit. 12.
" Liv. I de l'Ordonnance) qu'il est telle circonstance où la demande,
" quoique formée dans le mois qui suit la protestation, serait inu-
" tile tout de même, et cela arriverait effectivement si le dom-
" mage était couvert de manière qu'il n'y eût plus moyen de le
" vérifier et de le constater, car c'est une maxime que toute
" action en paiement de dommage cesse et est prescrite lorsque
" le dommage ne peut plus être connu et estimé ". L'absence de mesures conservatoires (V. n° 921), la vente ou la transformation des marchandises, peuvent, suivant les circonstances, faire déclarer l'action non recevable, malgré la signification d'un protêt régulier. Le législateur n'a pas tracé, en cette matière, des règles immuables, s'appliquant à tous les cas : moins encore les tribunaux peuvent-ils en établir : il leur appartient d'apprécier les circonstances particulières de chaque espèce et de décider suivant ces circonstances.

972. — Faut-il quand le transport est mixte, partie terrestre et partie maritime, appliquer les fins de non-recevoir qui régissent les transports terrestres ou celles qui régissent les transports maritimes ? Le transport mixte se compose de deux transports distincts (V. n° 710); il serait donc rationnel d'appliquer à chacun d'eux ses règles propres; aussi MM. Laurin (II. p. 132), Lyon-Caen et Renault (n° 1933) enseignent-ils qu'il faut distinguer selon la nature du transport durant lequel l'avarie s'est produite; mais, le plus souvent, il est impossible de savoir, au moins dans les vingt-quatre heures de la délivraison, si l'avarie s'est produite en mer ou à terre. La jurisprudence de la Cour de cassation de France est fixée en ce sens que les règles à appliquer sont celles du dernier transport, celui à l'issue duquel la marchandise est délivrée (Ch. réun. 22 juillet 1873; J. P. 73. 977. — 24 janvier 1870; J. P. 70. 358).

ART. 234.

Sont non recevables toutes actions à fin de contribution de la part des réclamateurs de marchandises non livrées, si la demande n'est pas faite en justice, dans les trois mois de l'arrivée du navire au port de destination.

SOMMAIRE.

973. — L'article 234 est la reproduction littérale de l'article 430 du projet français de 1867. La Note explicative de ce projet justifie cette innovation :

Le projet prévoit le cas où un réclamateur de marchandises, se les faisant délivrer longtemps après les autres, voudrait recourir contre ceux qui ont déjà retiré leurs marchandises, pour les faire contribuer à des avaries. Ce recours

existe assurément, mais il troublerait toutes les relations s'il s'exerçait après un trop long délai; le projet, comblant à cet égard une lacune du Code, fixe ce délai à trois mois après l'arrivée du navire au port de destination (p. 138).

L'Exposé des motifs de 1875 se réfère à la Note française (N. B. n° 1090).

974. — Les articles 232 et 233 ne s'occupent que des actions dirigées par les ayants-droit à la cargaison contre le capitaine ou contre les assureurs; l'article 234 a trait aux recours de ces ayants-droit les uns contre les autres. Il ne s'applique pas à tous les recours de cette catégorie, mais exclusivement aux actions " à fin de contribution ", c'est-à-dire au règlement des avaries communes (art. 104 et seq.) et au règlement spécial dont s'occupe l'article 93.

L'action en contribution est basée sur le contrat d'affrètement: elle serait prescrite par trois ans, en vertu de l'article 235, si l'article 234 ne réduisait la prescription à trois mois. Les autres actions des chargeurs ou destinataires contre leurs co-chargeurs ou co-destinataires reposent exclusivement sur un quasi-délit: elles ne s'éteignent que par la prescription trentenaire.

La Note explicative, reproduite dans l'Exposé des motifs, s'occupe des marchandises tardivement délivrées; le texte de l'article 234 parle de celles qui ne sont pas délivrées du tout. L'article s'applique aux unes et aux autres: que les marchandises soient livrées ou qu'elles ne le soient pas, qu'elles le soient tôt ou qu'elles le soient tard, l'action en contribution, dirigée par certains ayants-droit à la cargaison contre d'autres, est éteinte trois mois après l'arrivée du navire. Le réclamateur qui croit pouvoir faire classer sa perte en avarie commune doit donc protester contre le capitaine dans les vingt-quatre heures de la réception de sa marchandise, assigner ce capitaine dans le mois de la protestation, et, si le capitaine n'a pas mis en cause les propriétaires des autres marchandises composant la cargaison, assigner ceux-ci en intervention forcée dans les trois mois de l'arrivée du navire à destination.

ART. 235.

Toutes actions dérivant d'un contrat de prêt à la grosse, d'un contrat d'hypothèque maritime ou d'une charte-partie sont prescrites après trois ans, à compter :

Du jour où la créance est devenue exigible, s'il s'agit d'un contrat de prêt à la grosse ou d'hypothèque maritime ;

Du jour où le voyage s'est terminé, s'il s'agit d'une charte-partie.

ART. 236.

Sont prescrites :

Toutes actions en paiement pour fret de navire, gages et loyers des officiers, matelots et autres gens de l'équipage, un an après le voyage fini ;

Pour nourriture fournie aux matelots par l'ordre du capitaine, un an après la livraison ;

Pour fournitures de choses nécessaires à l'équipement et à l'avitaillement du navire, un an après ces fournitures faites ;

Pour salaires d'ouvriers et pour ouvrages faits, un an après la réception des ouvrages ;

Toute demande en délivrance de marchandises, un an après l'arrivée du navire.

Code de 1807. — Art. 432. Toute action dérivant d'un contrat à la grosse ou d'une police d'assurance, est prescrite après cinq ans à compter de la date du contrat. — Art. 433. Sont prescrites : Toutes actions en paiement pour fret de navire, gages et loyers des officiers, matelots et autres gens de l'équipage, un an après le voyage fini ; — pour nourriture fournie aux matelots par ordre du capitaine, un an après la livraison ; — pour fourniture de bois et autres choses nécessaires aux constructions, équipement et avitaillement du navire, un an après ces fournitures faites ; — pour salaires d'ouvriers et pour ouvrages faits, un an après la réception des ouvrages ; — toute demande en délivrance de marchandises, un an après l'arrivée du navire.

Ordonnance de 1681. L. I, T. XII. — Art. 2. Ne pourront aussi faire aucune demande pour leur fret, ni les officiers, matelots et autres gens de l'équipage

pour leurs gages et loyers un an après le voyage fini. — Art. 3. Ceux qui auront fourni les bois et autres choses nécessaires à la construction, équipement et avitaillement des vaisseaux, les charpentiers, calfateurs et autres employés à la fabrique et au radoub, ne pourront faire aucune demande pour le prix de leur marchandise ni pour leurs peines et salaires après un an, à compter, à l'égard des marchands, du jour de la délivrance de leur marchandise, et pour les ouvriers, du jour que leurs ouvrages auront été reçus. — Art. 4. Ne seront non plus reçues aucunes actions contre les maîtres, patrons ou capitaines, en délivrance de marchandise chargée dans leur vaisseau, un an après le voyage accompli. — Art. 9. Les taverniers n'auront aucune action pour la nourriture fournie aux matelots, si ce n'a été par l'ordre du maître, et en ce cas ils en feront la demande dans l'an et jour après lequel ils n'y seront plus reçus.

SOMMAIRE.

975. — L'article 432 du Code de 1807 soumet à de courtes prescriptions toutes actions dérivant d'un contrat à la grosse ou d'un contrat d'assurance maritime. La loi du 21 août 1879 ne s'occupe pas des actions dérivant d'un contrat d'assurance — la matière est réglée par l'article 32 de la loi du 11 juin 1874; — elle maintient et accentue, pour les actions dérivant d'un contrat de prêt à la grosse, elle étend aux actions dérivant d'une charte-partie ou d'un contrat d'hypothèque maritime, le système des courtes prescriptions. Le délai requis pour l'extinction de l'action est raccourci; il était de cinq ans, il est réduit à trois. Le point de départ du délai est modifié; c'était, sous le Code, la date du contrat d'assurance ou du prêt à la grosse; c'est désormais le sinistre, s'il

s'agit d'assurance, le jour où la créance est devenue exigible, si l'action est basée sur un contrat à la grosse ou sur une hypothèque maritime. La prescription des actions dérivant d'une charte-partie prend cours à compter du jour où le voyage s'est terminé.

976. — La prescription triennale de l'article 235 s'applique à toutes les actions personnelles qui dérivent d'un contrat à la grosse. L'action réelle du prêteur à la grosse s'éteint bien avant son action personnelle (V. n° 780); l'article 235 s'occupe de cette dernière. Les actions personnelles auxquelles l'article s'applique sont, d'abord et surtout, les actions du prêteur en remboursement du capital prêté et en paiement du profit maritime. Ce seraient aussi, le cas échéant, celles de ses cessionnaires ou de ses créanciers; il importe peu que ces actions se fondent à la fois sur un contrat à la grosse et sur d'autres bases (V. n° 704).

La loi maritime (art. 156) ne reconnaît d'autre prêt à la grosse que celui qui est fait au capitaine, en cours de voyage, pour les besoins extraordinaires du navire ou de la cargaison: l'article 158 prohibe tout emprunt sur profit espéré. La prescription triennale ne peut être opposée au prêteur qui a conclu en dehors des conditions requises par l'article 156 (V. n° 566), ou contrairement à la prohibition édictée par l'article 158, un contrat aléatoire qualifié de prêt à la grosse. La qualification est indifférente; c'est la convention qu'il faut envisager. Le prêt consenti moyennant une prime en cas d'heureuse arrivée et à la condition de ne pas devoir être remboursé en cas de perte du navire ou de la cargaison, est un contrat aléatoire, mais n'est pas le prêt à la grosse organisé par la loi.

Rappelons que la prescription triennale n'est point la seule déchéance qui atteigne les actions dérivant d'un contrat à la grosse: si le titre à la grosse est à ordre, le porteur et les endosseurs sont soumis aux déchéances établies par la loi en matière de lettres de change (V. n° 583).

977. — L'article 235 déclare prescrites par trois ans les actions qui dérivent d'un contrat d'hypothèque maritime. L'hypothèque est, essentiellement, un droit accessoire: toutes les causes qui éteignent l'obligation principale, éteignent nécessairement le droit réel résultant de l'hypothèque; l'article 235 ne déroge pas à ce

principe, basé sur la nature des choses. Si donc la créance garantie par l'hypothèque est soumise à une prescription plus courte que la prescription triennale, — par exemple, une créance du chef de fournitures faites pour l'équipement et l'avitaillement, créance soumise par l'article 236 à une prescription annale, — il semble que la prescription opposable à l'action personnelle éteigne aussi l'action réelle dérivant de l'hypothèque. Il faut distinguer cependant : l'acte d'hypothèque est-il le titre constitutif de la créance ? l'action personnelle et l'action hypothécaire sont soumises à la même prescription triennale ; toutes deux dérivent d'un contrat d'hypothèque maritime. Il en est autrement quand l'hypothèque est consentie pour une créance préexistante : cette créance ne dérive pas du contrat d'hypothèque, elle existait avant lui, la seule prescription qui lui soit applicable est celle qui régit le contrat d'où elle est née.

Que la prescription de l'action personnelle soit plus longue ou plus courte que celle de l'action hypothécaire, il y a lieu d'examiner si la constitution de l'hypothèque n'a pas produit une novation : en est-il ainsi? la créance nouvelle naît du contrat d'hypothèque et l'article 235 lui est applicable; dans le cas contraire, la créance préexistante reste régie par sa prescription propre.

Le droit hypothécaire du créancier peut s'éteindre sans que l'action personnelle qu'il possède contre son débiteur s'en trouve affectée : aux termes de l'article 143 de la loi de 1879, l'inscription prise par le créancier ne conserve son droit réel que pendant trois années à partir de sa date ; l'effet de l'inscription cesse si elle n'est renouvelée avant l'expiration de ce délai.

978. — Toutes actions dérivant d'une charte-partie sont prescrites après trois ans, à compter « du jour où le voyage s'est terminé ». Pour être rigoureusement exact, ajoutons : « à moins qu'une disposition spéciale ne les soumette à une prescription plus courte ». Les actions contre le capitaine et contre l'affréteur, dont parle l'article 232, les actions à fin de contribution régies par l'article 233, les actions en payement de fret ou en délivrance de marchandises, dont s'occupe l'article 236, sont des actions dérivant de la charte-partie : cependant elles sont prescrites au bout d'un laps de temps inférieur à trois ans; les prescriptions spéciales dérogent aux prescriptions plus générales.

Le Code de 1807 ne contient aucune prescription générale applicable aux actions naissant d'un contrat d'affrètement: il en résulte que, en dehors des cas spéciaux prévus aux articles 433 et 435, la prescription de droit commun est, sous l'empire du Code, la prescription trentenaire (Desjardins, n° 1708 *bis*). Le législateur belge a jugé ce délai de trente ans excessif: les raisons qui ont fait édicter de courtes prescriptions pour les autres contrats maritimes, existent en matière d'affrètement.

La loi ne parle que de charte-partie, mais il est évident qu'elle désigne par là toute action dérivant du contrat de louage maritime, contrat dont la charte-partie est l'instrument normal (V. n° 295). Lorsqu'un navire charge en cueillette, le fréteur ne signe pas de charte-partie, il ne délivre que des connaissements (V. n° 307); la prescription triennale s'applique néanmoins aux actions dérivant du contrat qui se forme entre le capitaine et les chargeurs en cueillette.

Faut-il considérer comme une action dérivant d'une charte-partie l'action du remorqueur en paiement du prix du remorquage ? Non, le contrat de remorque n'est pas un affrètement (V. n° 295); ce n'est pas même un contrat de transport (V. n° 918); de plus, le remorqueur n'est point un navire de mer (V. n° 1).

Nous ne considérons pas davantage comme un affrètement la convention de transport qui s'établit entre le capitaine et un passager, tout au moins en tant qu'elle se rapporte à la personne du passager (V. n° 488); la prescription triennale n'est donc pas plicable aux actions dérivant de ce contrat.

979. — L'article 236 déroge à l'article 235 pour deux catégories d'actions dérivant de la charte-partie: les actions en paiement du fret, les demandes en délivrance des marchandises sont prescrites au bout d'un an.

Quelles sont les créances désignées par les mots « fret de navire » ? M. de Valroger (n° 2276) veut que ces mots désignent toute créance du fréteur dérivant de la charte-partie. M. Desjardins (n° 1708 *bis*) repousse cette interprétation comme trop large; il admet cependant que l'article 433 du Code régit l'action du fréteur contre l'affréteur qui n'a point chargé ses marchandises ou qui les retire avant le départ (art. 288 et 291 C. Com., 75 et 87 L. 1879), bien que, dans la rigueur des principes, il y ait là,

" non un fret à proprement parler, mais une indemnité fixée à forfait „. Ce motif nous suffit pour ne point appliquer l'article 236 § 1 aux actions dont parle M. Desjardins : nous avons, en commentant l'article 80, indiqué la portée du mot " fret „, dont se sert cet article (V. n° 351) ; le même mot n'a pas une autre signification dans la disposition qui nous occupe.

Il faut interpréter avec la même rigueur les termes " demande en délivrance „, employés au paragraphe final de l'article 236. L'action en délivrance a pour objet la remise des marchandises au demandeur. MM. de Valroger (n° 2301) et Desjardins (n° 1713) y assimilent l'action en indemnité pour perte ou défaut de représentation des marchandises, soit qu'elles aient été perdues, soit qu'elles aient été délivrées à un autre que le véritable ayant-droit ; ils y assimilent aussi l'action intentée par le chargeur pour se faire rendre compte du transport et de la remise au destinataire. MM. Lyon-Caen et Renault (n° 1929) vont jusqu'à étendre la prescription de l'article 433 du Code à l'action en paiement du prix des marchandises vendues par le capitaine en cours de voyage. Nous n'admettons aucune de ces extensions. Les actions que nous venons d'indiquer ne constituent point des demandes en délivrance. Vainement objecte-t-on que les dommages-intérêts sont substitués à la marchandise. L'objet de la demande n'en est pas moins différent : le demandeur qui réclame ses marchandises poursuit l'exécution du contrat d'affrètement ; celui qui réclame des dommages-intérêts demande la réparation d'un préjudice résultant de l'inexécution du contrat ; ces deux actions diffèrent à tel point que le demandeur ne serait pas recevable à substituer, en cours d'instance, l'une à l'autre (Pand. B. V°, Conclusions n° 612). On ne peut, sous prétexte d'analogie, étendre les dispositions qui dérogent au droit commun.

La question que nous venons de trancher n'a d'importance qu'en théorie ; en pratique, les destinataires ne laissent pas un an s'écouler sans réclamer la délivrance de leurs marchandises.

980. — L'arrivée du navire forme le point de départ de la prescription annale opposable à l'action en délivrance ; la prescription annale qui régit l'action en paiement du fret et la prescription triennale applicable à toutes autres actions dérivant de la charte-partie prennent cours à partir du moment où le voyage est terminé.

Le voyage dont il est ici question est le voyage effectif des marchandises auxquelles la charte-partie ou le connaissement se rapporte. Normalement, c'est l'arrivée du navire au port de destination de ces marchandises qui constitue, à ce point de vue, la fin du voyage. La Cour de cassation de France a cependant décidé, le 10 novembre 1880 (D. 80. 1. 457), que le voyage n'est terminé qu'après le déchargement du navire (Desjardins, n° 1708 *ter*). Il en est ainsi en matière d'assurances, d'après la police d'Anvers et l'article 172 de la loi belge; mais on ne peut, sans un texte, appliquer au contrat d'affrètement cette notion extensive du voyage; les marchandises qui se trouvent à bord du navire amarré au port de destination ne voyagent plus, dût-il s'écouler un délai prolongé entre l'arrivée du navire et leur déchargement. Le point de départ de la prescription de l'action en délivrance est donc, d'ordinaire, le même que celui de la prescription des autres actions dérivant d'une charte-partie. Quel que soit l'événement qui met fin au voyage des marchandises, il suffit que ce voyage soit terminé pour que la prescription triennale ou la prescription annale de l'article 236 § 1 commence à courir. La prescription annale à laquelle est soumise la demande en délivrance, ne prend pas cours lorsque le voyage se termine sans que le navire arrive au port de destination; la seule prescription que, dans ce cas, le capitaine puisse opposer à la demande en délivrance, est la prescription triennale de l'article 235. Quand les marchandises n'arrivent pas à destination, soit que l'affréteur refuse de les embarquer, soit que le capitaine les débarque en un port autre que celui de destination, le refus ou le débarquement forme le point de départ de la prescription des actions dérivant de la charte-partie.

981.— La disposition de l'article 235 qui soumet à la prescription annale les actions en paiement du fret, y soumet aussi les actions en paiement de gages et loyers des officiers, matelots et autres gens de l'équipage. Les mots « gages et loyers » comprennent tous les avantages auxquels l'équipage a droit en vertu du contrat de louage de services (V. n°s 22 et 222). Nous avons rencontré déjà ces expressions; nous ne leur attribuons pas, à l'article 235, un sens différent de celui que nous leur avons reconnu à l'article 4.

982. — Le second paragraphe de l'article 236 déclare prescrites un an après la livraison, toutes actions pour nourriture fournie aux matelots par ordre du capitaine. A défaut de disposition spéciale, ces actions seraient soumises à la prescription de six mois édictée par l'article 2271 du Code civil. Le législateur a cru devoir étendre le délai très court de la prescription de droit commun. Cette faveur n'est accordée au créancier que s'il a livré ses fournitures aux marins sur l'ordre du capitaine : l'action pour fournitures faites aux marins, sans l'intervention du capitaine, reste soumise à la prescription de l'article 2271. L'hypothèse prévue par la loi maritime est celle où le capitaine accrédite les matelots chez des aubergistes dans un port de relâche, ou au port de départ avant que le cuisinier du bord soit installé. Il s'agit donc ici d'une action contre le capitaine et non de l'action contre le marin.

Le point de départ du délai est le jour où la livraison est achevée : le matelot fût-il nourri à la journée, la prescription ne commence qu'à partir du jour où les livraisons successives ont pris fin (Valroger, n° 2289).

983. — Le Code de 1807 admet la prescription annale de toutes actions « pour fourniture de bois et autres choses nécessaires aux constructions, équipement et avitaillement du navire »; la loi de 1879 soustrait à cette prescription et soumet à la loi commune les actions du chef de fournitures faites pour la construction du navire : leur importance et le moment où le contrat se forme ont décidé le législateur belge à apporter cette modification à l'article 433 du Code (N. B. n° 1092).

Le point de départ de la prescription annale est la date de la fourniture ; quand diverses fournitures sont faites en vertu d'un même contrat, la prescription ne prend cours qu'à partir de la dernière livraison (Desjardins, n° 1711 ; Valroger, n° 2293).

984. — La loi de 1879 porte de six mois — durée admise par le Code — à un an, le délai de la prescription opposable aux actions en paiement de salaires d'ouvriers et d'ouvrages faits. Il ne s'agit ici que des actions dirigées contre le capitaine ou le propriétaire du navire ; l'action des ouvriers contre leur patron ou l'entrepreneur qui les emploie reste soumise aux règles du droit commun (Valroger, n° 2296). Le texte ne distingue pas entre les travaux se

rapportant aux navires en construction et ceux relatifs aux navires ayant déjà navigué : cependant il est douteux que l'article 236 s'applique aux premiers. En modifiant le troisième paragraphe de l'article 433 du Code, le législateur de 1879 a manifesté la volonté de laisser sous l'empire du droit commun les actions se rattachant à la construction des navires.

Le point de départ de la prescription est la réception des ouvrages : l'interprétation de ces mots ne donne lieu à aucune difficulté lorsque l'ouvrier travaille à forfait ; lorsqu'il travaille à la journée, nous pensons, avec MM. Desjardins (n° 1712) et de Valroger (n° 2295), que la prescription prend cours à partir du moment où les journées sont payables.

985. — Trois dispositions du Code de 1807 n'ont pas été reproduites dans la loi du 21 août 1879 : l'article 430. " Le capitaine ne peut acquérir la propriété du navire par voie de prescription " ; l'article 431. " L'action en délaissement est prescrite dans les délais exprimés par l'article 373 " ; l'article 434. " La prescription ne peut avoir lieu s'il y a cédule, obligation, arrêté de compte ou interpellation judiciaire. " L'Exposé des motifs de 1875 justifie en ces termes la suppression de ces trois articles :

L'article 430 n'est que l'expression d'une règle élémentaire de droit commun, consacrée par l'article 2236 du Code civil.

Il en est de même de l'article 434 (Voir Code civil, art. 2244 et suivants).

L'article 431 renvoie simplement à une règle spéciale établie au titre des assurances. Cette règle spéciale conservera tous ses effets soit que l'on y fasse renvoi au présent titre, soit que l'on s'en abstienne.

Ces articles ont également disparu du projet français. (N. B. n° 1093.)

986. — Les règles applicables aux prescriptions établies par les articles 235 et 236 de la loi du 21 août 1879 sont celles que nous avons indiquées en traitant de la prescription des actions dérivant d'un contrat d'assurance (V. n°s 706-707) : le *dies a quo* n'est pas compté dans le calcul du délai requis pour prescrire ; le cours de la prescription n'est suspendu ni par la minorité ni par l'interdiction du créancier ; il est interrompu par les actes énumérés aux articles 2244 et suivants du Code civil ; le serment litis-décisoire ne peut être déféré à celui qui oppose la prescription.

987. — Les conflits des lois qui régissent la prescription libératoire des obligations doivent être rangés parmi les matières les plus controversées du droit international privé. Faut-il accorder la préférence à la loi du domicile du créancier ou à celle du domicile du débiteur, à la loi du lieu qui régit l'obligation, à celle du lieu où elle doit être exécutée, ou enfin à la loi du lieu de la poursuite ? Chacun de ces systèmes compte de nombreux partisans. Les autorités qui les appuient sont énumérées par MM. Vincent et Penaud dans leur Dictionnaire de droit international privé (V° Prescription, nos 5 et seq.)

La solution du problème dépend-elle du point de savoir si les dispositions qui régissent la prescription sont dictées par des considérations d'intérêt privé ou d'intérêt public? Si le nœud de la question se trouvait là, elle serait aisément résolue, car, bien que le juge ne puisse, d'office, appliquer la prescription (art. 2223 C. civ.) et que les parties soient libres d'en réduire la durée (V. n° 705), il est certain que l'interdiction de renoncer d'avance à la prescription (art. 2220 C. civ.) ou d'en prolonger conventionnellement le terme, repose sur un motif d'intérêt public : « De toutes les institutions de droit civil, dit Bigot-Préameneu dans l'Exposé des motifs du Code civil, la prescription est la plus nécessaire à l'ordre social. »

Nous pensons, avec M. Laurent (Dr. intern., VIII, n° 255), que la difficulté est ailleurs. La loi belge se préoccupe d'un intérêt public belge lorsqu'elle fixe la durée des prescriptions applicables aux actions tendant à l'exécution d'obligations personnelles ; cet intérêt public n'existe que pour les obligations régies par la loi belge; il en est surtout ainsi lorsqu'il s'agit de courtes prescriptions, basées sur les usages locaux.

La raison qui conduit les tribunaux belges à se conformer aux lois étrangères, dans les décisions à rendre par rapport à l'exécution de certains contrats, les a amenés à suivre ces mêmes lois lorsqu'il s'agit de rechercher si l'action de celui qui poursuit l'exécution de ces contrats est éteinte par prescription. Le tribunal de commerce d'Anvers (17 mai 1884; R. D. M. I. 170) et la Cour de Bruxelles (13 mars 1885; Pas. 85. 2. 190) se sont conformés à la loi du lieu du contrat, pour apprécier la durée de la prescription applicable à un prêt à la grosse conclu en Grèce entre sujets grecs. Le paiement était réclamé en Belgique, plus de

trois et moins de cinq ans après le contrat ; la prescription était acquise d'après la loi belge, elle ne l'était pas d'après la loi grecque ; la prescription a été écartée parce que l'emprunteur " étant resté débiteur dans son pays, la dette doit être reconnue exister en Belgique. " Ce système a pour lui l'autorité du Tribunal suprême de l'Empire Allemand (4 janvier et 12 juillet 1882), du Tribunal fédéral Suisse (13 novembre 1886) et du Sénat de Varsovie (23 novembre 1873 ; J. D. Int. 74. 333).

Le débat qui se produit en matière de prescription doit-il se reproduire par rapport aux fins de non-recevoir ?

Parlons d'abord de celles qui régissent les contrats. Ces fins de non-recevoir n'intéressent pas l'ordre public : rien n'empêche les parties de se dispenser l'une l'autre de l'obligation, soit de formuler une protestation, soit de la signifier, soit d'intenter une action dans le délai d'un mois. La volonté des parties doit prévaloir ; quand elle n'est pas exprimée, on présume que les parties ont voulu s'en referer à la loi qui régit le contrat (Anvers 21 novembre 1879 ; J. A. 80. I. 85. — Valroger, n° 2364).

Les fins de non-recevoir que l'on peut apposer aux actions dérivant d'un abordage sont indépendantes de la volonté des parties. L'obligation provenant d'un délit ou d'un quasi-délit dérive de la loi ; c'est sur la violation de la loi que le demandeur base sa réclamation : dès lors, il est tenu de se soumettre aux conditions auxquelles la loi dont il invoque la violation subordonne la recevabilité de son action. La loi applicable est celle qui régit le fond du droit : la loi du lieu où l'abordage s'est produit, en cas de collision dans les eaux territoriales ; la loi du pavillon de l'abordeur, si la collision a eu lieu en pleine mer (V. n° 955).

Les formes à suivre pour la rédaction ou la signification des protestations sont régies par le principe : *locus regit actum*.

Les Congrès d'Anvers et de Bruxelles ont voté les résolutions suivantes, relatives aux conflits des lois :

" Cette loi (celle du lieu où se produit l'abordage) détermine les fins de non-recevoir et les prescriptions. Si l'abordage a lieu en mer, le capitaine conserve son droit en réclamant dans les termes et délais prescrits par la loi de son pavillon, par celle du navire abordeur ou par celle du premier port de relache. "

De plus, le Congrès de Bruxelles a inséré, dans son esquisse d'une législation-type relative à l'abordage et à l'assistance, un article ainsi conçu :

" L'action en paiement de l'indemnité d'abordage ou d'assistance n'est subordonnée à aucune formalité préalable. Elle est prescrite un an après la fin du voyage du navire abordé ou assistant, si ce voyage peut être achevé, et, s'il ne peut l'être, à partir du moment ou l'intéressé aura pu agir utilement. Néanmoins, si l'une des personnes lésées par la collision intente l'action en temps utile, l'assigné pourra y opposer une demande reconventionnelle. "

Disposition transitoire.

ART. 237.

A dater de la mise en vigueur des dispositions du Code de commerce nouveau qui règlent le droit maritime, les articles 197 à 215 du Code de commerce de 1808 seront ajoutés au Code de procédure civile pour y être observés jusqu'à la révision du dit Code.

SOMMAIRE.

988° — Disposition transitoire.
989° — Saisies des navires. — Insaisissabilité du navire prêt à faire voile.
990° — Formalités préalables à la saisie-exécution.
991° — Adjudication sur saisie.
992° — Demandes en distraction ; oppositions; distribution du prix.

988. — Les articles 197 à 215 du Code de commerce de 1807, relatifs à la saisie et à la vente des navires, sont des dispositions de procédure ; le législateur de 1879 a eu raison de les extraire du Code de commerce pour les rattacher au Code de procédure civile.

La révision de ce code, à laquelle l'article 237 fait allusion, est loin d'être terminée; les articles 197 à 215 du Code de 1807 restent en vigueur.

En France la loi du 10 juillet 1885 sur l'hypothèque maritime a remplacé les articles 201 à 207 du Code de commerce par des dispositions nouvelles.

989. — Si l'on en excepte l'article 215, le titre du Code de commerce, désormais rattaché au Code de procédure, s'occupe exclusivement de la saisie exécution pratiquée sur un navire de

mer, et de la vente qui suit cette saisie: ses dispositions ne concernent ni les bâtiments de rivière, ni les saisies autres que les saisies exécutions, dont un navire de mer est susceptible.

Tous bâtiments de mer peuvent être saisis et vendus par autorité de justice; l'article 197, qui énonce cette règle, n'est qu'une application d'un principe plus général : les biens du débiteur sont le gage commun de ses créanciers.

La saisie peut être provoquée par le créancier chirographaire — quelle que soit la nature de sa créance, — comme par le créancier hypothécaire ou privilégié.

Une impossibilité matérielle empêche de saisir un navire en pleine mer; cette impossibilité n'existe pas quand le navire est en rade (Desjardins, n° 222; Lyon-Caen et Renault, n° 2490; *Contra*, Dufour, t. II, n° 622).

L'arrêté royal du 8 mars 1843, réglant les attributions des commissaires maritimes, contient une disposition, l'article 41, dont l'objet est de faciliter l'exécution matérielle de la saisie : « Le commissaire maritime, lorsqu'il sera légalement requis de prêter main forte pour la saisie d'un navire, sera tenu d'obtempérer à la réquisition sur le vu des pièces; il assurera l'exécution soit au moyen de la mise à la chaîne, soit en plaçant sur le navire un ou plusieurs de ses agents. »

Les auteurs sont d'accord pour reconnaître que le droit de saisie appartient non seulement aux créanciers de l'unique propriétaire du bâtiment ou au créancier commun des copropriétaires; mais aussi au créancier de l'un de ces copropriétaires (Valroger, n° 153; Lyon-Caen et Renault, n° 2495); toutefois le créancier d'un copropriétaire ne peut faire vendre que la part appartenant à son débiteur (Cass. f. 31 mars 1886, R. D. M. II, p. 7. — C. Amiens, 21 juillet 1887, R. D. M. III, p. 672) sauf son droit de provoquer la licitation si son débiteur est copropriétaire de la moitié du bâtiment (V. n° 104).

L'article 215 déroge à la règle énoncée à l'article 197 : le bâtiment prêt à faire voile n'est pas saisissable, si ce n'est à raison de dettes contractées pour le voyage qu'il va faire. La multiplicité des intérêts engagés dans une expédition maritime a déterminé le législateur à apporter cette restriction aux droits des créanciers. Il faut que les chargeurs et les gens de mer ne soient pas victimes de la négligence d'un créancier qui attend le dernier moment pour

exercer ses droits. Le principe de l'insaisissabilité du navire prêt à faire voile protège le bâtiment, non seulement contre les saisies exécutions, mais aussi contre toutes autres saisies (Valroger n° 214; Lyon-Caen et Renault, n° 2493; — Anvers 11 septembre 1865; J. A. 65. 1. 318 et 11 novembre 1870; J. A. 71. 1. 216). Deux conditions sont requises pour que l'article 215 reçoive son application : un navire prêt à faire voile, une dette étrangère au voyage qu'il va entreprendre.

Quand le navire est-il prêt à faire voile? L'article 215 répond : " Le bâtiment est censé prêt à faire voile lorsque le capitaine est muni de ses expéditions pour son voyage. " Les expéditions sont les pièces de bord nécessaires pour que le navire puisse partir.

Un jugement du tribunal civil d'Anvers (20 février 1868 ; Cl. et B. XVIII, p. 40) décide qu'un bâtiment ne doit être considéré comme prêt à faire voile, que s'il a un pilote à bord et si les droits de pilotage ont été payés ou que caution ait été fournie pour eux.

Les mots " muni de ses expéditions ", dont se sert l'article 215, ne doivent pas être pris à la lettre : il n'est point requis que le capitaine ait les pièces en sa possession ; il suffit qu'il les ait obtenues (C. Bruxelles, 20 mai 1880; J. A. 80. I. 384). Dès ce moment le navire devient insaisissable, qu'il soit sur lest ou chargé, qu'il se trouve au port de départ, dans un port d'échelle ou dans un port de relâche (Valroger, n° 242; Desjardins, n° 225; Lyon-Caen et Renault, n° 2491).

L'insaisissabilité n'existe qu'à l'égard des dettes autres que celles contractées pour le voyage que le navire va entreprendre. Quelle que soit la faveur que la loi accorde aux expéditions maritimes, cette faveur ne peut aller jusqu'à suspendre l'exercice des droits du créancier dont les avances ont permis au capitaine d'équiper le navire.

Les motifs qui ont fait établir cette dérogation à l'insaisissabilité du navire prêt à faire voile en déterminent la portée : les dettes contractées pour le voyage que le navire va faire sont celles qui l'ont mis en état de prendre la mer : on ne peut considérer comme telle l'indemnité due pour rupture d'un contrat d'affrètement (Anvers, 4 septembre 1865 ; J. A. 65. I-.318).

Les intéressés ont la faculté d'éviter la saisie en donnant caution : la constitution d'un cautionnement concilie les droits du

créancier et les intérêts divers engagés dans l'expédition maritime. La caution garantit, non pas la rentrée du navire au port, mais le paiement de la dette (Desjardins, n° 227; Valroger, n° 217).

Les navires étrangers sont-ils, au même titre que les navires nationaux, protégés par la disposition de l'article 215 ? MM. Boulay-Paty (t. I, p. 244) et Dageville (t. II, p. 110) enseignent la négative. La plupart des auteurs ont adopté l'opinion contraire (Valroger, n° 215 ; Desjardins, n° 226; Demangeat, IV, p. 110; Boistel, p. 871: Dufour, II, n° 846). MM. Lyon-Caen et Renault (n° 2520) résolvent la question d'après les dispositions de la loi du pavillon du navire saisi.

La plupart des législations contiennent des dispositions analogues à celle de l'article 215.

990. — Toute saisie exécution, porte l'article 583 du Code de procédure civile, sera précédée d'un commandement à la personne ou au domicile du débiteur, fait au moins un jour avant la saisie et contenant notification du titre, s'il n'a déjà été notifié.

L'article 198 du Code de commerce prescrit aussi la notification d'un commandement préalable à la saisie d'un navire, mais tandis que le délai que le saisissant est tenu d'observer, entre le commandement et la saisie, se calcule, en général, par jours, l'article 198 du Code de commerce veut qu'il se calcule par heures. Ce mode de computation exclut l'augmentation du délai à raison des distances (V. n° 966).

Rien n'oblige le créancier à procéder à la saisie immédiatement après l'expiration du délai: aucun texte de loi ne commine une déchéance pour retard apporté à la saisie: le commandement conserve son efficacité pendant trente ans (Desjardins, n° 233: Valroger, n° 160; Lyon-Caen et Renault, n° 2495).

A qui le commandement doit-il être notifié? L'article 199 établit une distinction: s'agit-il d'une créance susceptible de privilège sur le navire, le commandement peut être notifié au capitaine: s'agit-il de toute autre créance, la notification ne peut être faite qu'au propriétaire. Le capitaine ne représente ce dernier que pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.

La loi n'exige pas que la créance soit effectivement garantie par un privilège: il faut et il suffit qu'elle soit susceptible de l'être: il importerait donc peu que le privilège fût éteint (Valroger, n° 158 ; Desjardins, n° 232).

Le texte restreint au créancier privilégié la faculté de notifier son commandement au capitaine; il ne l'accorde pas au créancier hypothécaire; cette lacune provient évidemment de ce que le Code de 1807 n'admet pas l'hypothèque maritime. Le créancier hypothécaire est obligé de se conformer aux mêmes règles que les créanciers ordinaires (V. n° 561).

Bien que l'article 199 ne reproduise pas la distinction établie, au point de vue des pouvoirs du capitaine, par les articles 14 et 22 de la loi maritime (223 et 322 C. 1807), entre le cas où le propriétaire du navire est absent et le cas où il se trouve sur les lieux, la plupart des auteurs sont d'avis que, dans cette dernière hypothèse, c'est au propriétaire que le créancier privilégié est tenu de signifier le commandement.

L'huissier qui procède à la saisie est tenu d'en dresser procès-verbal et d'établir un gardien. Aux termes de l'article 200 l'huissier énonce dans son procès-verbal: les noms, profession et demeure du créancier pour qui il agit; le titre en vertu duquel il procède; la somme dont il poursuit le payement; l'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie et dans le lieu où le navire saisi est amarré; les noms du propriétaire et du capitaine; le nom, l'espèce et le tonnage du bâtiment. Il fait, en outre, l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès, ustensiles, armes, munitions et provisions.

Le procès-verbal de saisie est ensuite signifié au propriétaire ou au capitaine, suivant la distinction établie par l'article 201, avec assignation à comparaître devant le tribunal pour voir procéder à la vente des choses saisies.

La distinction de l'article 201 n'est point fondée sur la nature de la créance dont payement est réclamé: la signification est faite et l'assignation donnée au propriétaire s'il demeure dans l'arrondissement du tribunal; au capitaine ou, en son absence, à celui qui remplace, soit le propriétaire, soit le capitaine, si le propriétaire n'est point domicilié dans cet arrondissement. Le délai fixé pour la signification varie suivant que l'on se trouve dans l'une ou dans l'autre hypothèse: dans le premier cas il est de trois jours; dans le second cas il est augmenté d'un jour à raison de deux myriamètres et demi de distance, si le lieu de la signification n'est pas le domicile du propriétaire.

Le tribunal devant lequel l'assignation doit être donnée est le tribunal civil dans le ressort duquel se trouve le navire saisi : il s'agit, en effet, d'un acte d'exécution rentrant dans la compétence exclusive du tribunal civil (Loi du 25 mars 1876, art. 8 et 14).

Le jugement qui ordonne la vente commet un juge pour y procéder. Ce jugement doit être signifié.

Aucun texte ne détermine la sanction attachée à l'inaccomplissement des formalités exigées par les articles 198 à 202 ; dès lors il faut admettre que la nullité de la procédure ne peut résulter que de l'inobservation d'une formalité substantielle.

991. — Les formalités préalables à l'adjudication définitive varient d'après le tonnage du navire saisi.

Lorsque ce tonnage est supérieur à dix tonneaux la loi requiert au moins trois adjudications successives, de huitaine en huitaine, aux jours fixés par une ordonnance du juge. De plus, le juge commis a la faculté d'accorder une ou deux remises de huitaine. Chacune de ces adjudications est précédée de formalités destinées à en assurer la publicité : criées et publications faites à la Bourse et dans la principale place publique du lieu où le bâtiment est amarré ; insertions dans l'un des journaux du lieu où siège le tribunal devant lequel la saisie se poursuit ; affiches apposées au grand mât du bâtiment saisi, à la porte principale du tribunal devant lequel on procède, dans la place publique et sur le quai du port où le bâtiment est amarré, ainsi qu'à la Bourse de commerce. Ces criées et publications se font consécutivement, de huitaine en huitaine : les affiches doivent être apposées dans les deux jours qui suivent chaque criée et publication.

L'article 204 énumère ce que doivent comprendre ces publications. Il y faut désigner : les nom, profession et demeure du poursuivant ; les titres en vertu desquels il agit ; le montant de la somme qui lui est due ; l'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siège le tribunal et dans le lieu où le bâtiment est amarré ; les nom et domicile du propriétaire du navire saisi ; le nom du bâtiment et, s'il est armé ou en armement, celui du capitaine ; le tonnage du navire ; le lieu où il est gisant ou flottant ; le nom de l'avoué du poursuivant ; la première mise à prix ; les jours des audiences auxquelles les enchères seront reçues.

La mise à prix faite par le créancier poursuivant oblige celui-ci

à prendre le navire pour le prix de son évaluation, s'il ne survient pas d'enchères (Anvers, 26 juin 1869; J. A. 70. 1. 10).

L'adjudication définitive se fait au plus offrant et dernier enchérisseur, à l'extinction des feux, sans autre formalité.

Lorsque le tonnage du bâtiment saisi ne dépasse pas dix tonneaux, il n'est procédé qu'à une seule adjudication : elle est faite à l'audience, après l'expiration d'un délai d'au moins huit jours francs depuis la signification de la saisie ; elle est précédée d'une publication sur le quai, pendant trois jours consécutifs, avec affiche à la porte du tribunal et au mât, ou, à défaut de mât, en un autre endroit apparent du bâtiment (art. 207). Ces formalités diffèrent de celles prescrites par l'article 620 du Code de procédure civile pour les bâtiments de même tonnage: la promulgation du Code de commerce étant postérieure à celle du Code de procédure, l'article 620 de ce Code a cessé d'être applicable à la vente des bâtiments de mer.

Les effets de l'adjudication sont les mêmes, quel que soit le tonnage du navire : l'acquéreur est obligé de payer le prix ou de le consigner dans les vingt-quatre heures. La consignation s'opérait autrefois au greffe du tribunal de commerce ; un arrêté royal du 2 novembre 1848 charge la Caisse des dépôts et consignations de recevoir les consignations autorisées par la loi, à quelque titre que ce soit, et notamment le prix de vente des bâtiments adjugés par justice (art. 13 et 14).

La loi du 27 juillet 1871, abolitive de la contrainte par corps, a emporté la partie de l'article 209 qui commine la contrainte par corps contre l'acquéreur en défaut de remplir son obligation.

A défaut de paiement ou de consignation du prix dans le délai fixé, le créancier a le droit de poursuivre le paiement contre l'adjudicataire, comme personnellement obligé, ou de faire remettre le navire en vente, aux risques et périls de l'adjudicataire. Cette nouvelle adjudication est précédée d'une seule publication, faite au moins trois jours avant la date fixée. Si, lors de cette adjudication, le navire n'atteint plus le prix offert par le premier adjudicataire, celui-ci est responsable du déficit, des dommages et intérêts et des frais: il ne profite pas de l'excédent, lorsqu'il y en a un.

Moyennant paiement ou consignation du prix par l'acquéreur, la propriété du navire ou de la partie du navire saisie, lui est transférée, quitte et libre des privilèges qui la grevaient.

La radiation des hypothèques s'opère au moyen de la purge (V. nº 553).

L'adjudication met fin aux fonctions du capitaine.

MM. de Valroger (nº 187), Lyon-Caen et Renault (nº 1787) enseignent que ce résultat ne se produit pas de plein droit : l'article 208 ne ferait que reconnaître à l'acquéreur le droit de congédier son capitaine, droit que l'article 8 de la loi du 21 août 1879 reconnaît à tout propriétaire de navire. Nous croyons, au contraire, qu'il faut un nouveau contrat pour qu'il existe un lien de droit entre le nouveau propriétaire et le capitaine.

Les mots qui terminent l'article 208 : " sauf au capitaine à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit ", visent l'hypothèse où il existe, entre le capitaine et l'ancien propriétaire, une convention stipulant une indemnité en cas de congédiement.

C'est exclusivement à l'ancien propriétaire que le capitaine peut s'adresser s'il entend réclamer l'exécution de cette convention.

992. — Les demandes en distraction sont les demandes formées par les tiers propriétaires ou usufruitiers de tout ou partie du navire ; toute personne — autre que le débiteur saisi, — qui prétend avoir part dans le navire, peut assigner le créancier saisissant, aux fins de l'empêcher de vendre cette part.

La loi prévoit l'hypothèse où le créancier a saisi un navire ou une partie du navire n'appartenant pas à son débiteur : cette éventualité se présentera rarement, étant donné le système de publicité qui régit la propriété des navires de mer : néanmoins, il peut se faire qu'un créancier saisisse, même de bonne foi, un bâtiment ou une partie du bâtiment n'appartenant point à son débiteur : par exemple, lorsque, le propriétaire inscrit au registre étant décédé, le créancier de l'un de ses héritiers fait pratiquer une saisie sur le navire ou la part revenant à d'autres héritiers.

Les articles 210 et 211 règlent la procédure que doit suivre le tiers dont la propriété a été saisie indûment.

La demande doit être formulée avant l'adjudication ; se produisant après la vente, elle ne vaut plus que comme opposition à la délivrance du prix (art. 210). Les demandes en distraction sont formées à la fois contre le saisissant et le débiteur saisi : cependant elles ne sont notifiées ni à leur personne, ni à leur domicile ; c'est au greffe du tribunal que se fait la notification ; la loi n'accorde au

demandeur qu'un délai de trois jours, après l'adjudication, pour formuler sa demande, mais rien ne l'oblige à attendre que l'adjudication ait eu lieu : il peut valablement produire sa réclamation au cours de la procédure préalable à la vente.

Deux nouveaux délais, de trois jours chacun, sont ensuite accordés, l'un au demandeur pour fournir ses moyens, l'autre au défendeur pour y contredire. Ces délais expirés, la cause est portée à l'audience, sur simple acte d'avoué à avoué.

Les règles tracées par les articles 210 et 211 pour les demandes en distraction, sont, de l'avis de la plupart des auteurs, applicables aux demandes en nullité de la saisie, demandes au sujet desquelles le Code de 1807 ne contient aucune disposition.

Lorsque le prix de l'adjudication a été payé ou consigné, il y a lieu de le répartir entre les créanciers ; ceux-ci doivent se faire connaître : c'est sous forme d'opposition qu'ils sont tenus de produire leur réclamation. Cette obligation incombe aux créanciers privilégiés comme aux créanciers chirographaires : seul le créancier hypothécaire inscrit en est dispensé (V. n° 549). Le délai d'opposition est de trois jours, à partir de celui de l'adjudication, qu'il s'agisse d'une opposition proprement dite, ou d'une demande en distraction convertie en opposition (art. 210). Les créanciers opposants sont obligés de produire les pièces justificatives de leurs créances dans les trois jours de la sommation qui leur en est faite par le créancier poursuivant ou par le tiers saisi. A défaut par le créancier, soit de formuler son opposition, soit de produire ses pièces justificatives dans le délai prescrit, il est procédé à la distribution des sommes provenant de la vente sans qu'il y soit compris. Cette déchéance ne peut toutefois être opposée que par le créancier poursuivant, ou par les créanciers compris dans la distribution : le débiteur ne peut l'opposer.

Après l'expiration des délais fixés pour les oppositions, le juge commissaire dresse un règlement provisoire : les créanciers privilégiés viennent en première ligne, dans l'ordre établi par l'art. 191 (art. 4. L. 1879. V. n° 33) ; viennent ensuite les créanciers hypothécaires, dans l'ordre de date de l'inscription (V. n° 536) ; enfin, au marc le franc, les créanciers chirographaires dont l'opposition a été reconnue régulière.

L'article 214 ajoute : « tout créancier colloqué l'est, tant pour le principal que pour les intérêts et les frais. » L'effet de cette dispo-

sition se trouve restreint par l'article 2277 du Code civil, qui soumet les intérêts à la prescription quinquennale, et par l'article 145 de la loi maritime, qui limite à trois années d'intérêts la garantie résultant de l'hypothèque.

Après paiement des créanciers chirographaires dont l'opposition a été reconnue régulière il peut rester un excédent; cet excédent est réparti entre les créanciers retardataires, dans l'ordre où il le serait s'ils avaient réclamé dans le délai légal.

La procédure postérieure au règlement provisoire se poursuit d'après les règles établies par les articles 663 et suivants du Code de procédure civile.

APPENDICE

De l'assistance et du sauvetage.

993°— Lacunes de la législation belge.
994°— Distinction entre le sauvetage et l'assistance.
995°— Conséquences de cette distinction au point de vue de la rémunération.
996°— La rémunération est-elle subordonnée à l'efficacité de l'assistance ou du sauvetage ?
997°— Répartition de l'indemnité entre les sauveteurs ou assistants.
998°— Personnes exclues de la rémunération.
999°— Par qui l'indemnité est-elle supportée ?
1000°— Conflits de lois.

993. — Les Codes de commerce de la plupart des pays contiennent des dispositions relatives à l'assistance et au sauvetage (C. hol. art. 545 à 568; C. all. art. 742 à 756; C. esp. art. 840 à 845 ; C. port. art. 676 à 691 ; C. norv. art. 83 à 94 ; C. suéd. art. 173 à 190 ; C. roum. art. 1118 ; C. finl. art. 159 à 170 ; C. arg. art. 1442 à 1471 ; C. chil. art. 1157 à 1167 ; C. urug. art. 1452 à 1481; L. dan. de 1683 ; Merchant shipping act. 1854, art. 458 à 470). L'Italie a fait rentrer ces matières dans son Code pour la marine marchande (art. 120 à 138). Les rédacteurs du Code de commerce français de 1807 eurent aussi la pensée de leur donner place dans un Code particulier, qui eut réuni tout ce qui touche à l'administration, à la police et au droit public (Locré, Légis. civ., XI, p. 404 et 474); ce Code resta à l'état de projet ; l'Ordonnance de 1681 (L. IV. Tit. IX) continua, en France, à régir l'assistance et le sauvetage (Cas. f. 6 mai 1884 ; J. P. 84. 823 — Desjardins, n° 93). Le Code de 1807 a régi la Belgique jusqu'en 1879 ; le livre IV de l'Ordonnance n'y fut pas mis en vigueur (Huyghe XIII, Introd. LI. — Pand. b. V° Assistance maritime, n°s 38 et 41. — Laurent VIII, n° 459. —

Anvers 9 mars 1889; J. A. 89. 1. 87. — T. Bruxelles 23 décembre 1865 ; J. A. 66. 2. 30). La loi du 21 août 1879 révisa le Code de 1807 sans y introduire la réglementation de l'assistance ni du sauvetage. Nous ne possédons donc, en Belgique, aucune législation relative à ces matières ; la doctrine et la jurisprudence sont nos seuls guides.

994. — La distinction à établir entre l'assistance prêtée à un navire et le sauvetage d'un navire est tracée par un arrêt récent de la Cour de Bruxelles (18 janvier 1890 ; J. A. 90. 1. 247) : « Pour qu'il y ait sauvetage de navire, il faut avant tout un navire en détresse, ayant échappé à l'action de l'équipage ou abandonné ; en dehors de ces cas, il n'y a qu'assistance lorsqu'un navire en danger est secouru. A défaut de détresse ou embarras grave, il y a simplement remorquage. »

Le Code allemand (art. 742) se sert des mêmes termes pour distinguer le sauvetage du navire, de l'assistance fournie au navire.

Le sauvetage ne se rapporte pas toujours à un navire ; il peut avoir pour objet exclusif, tout ou partie de la cargaison. Aussi le Code néerlandais, dans l'énumération qu'il fait des cas de sauvetage (art. 562), admet-il les suivants : « 1° le cas où le navire ou les marchandises ont été trouvés sans direction, en pleine mer ou sur le rivage, et sont sauvés ; 2° celui où l'on sauve les marchandises d'un navire jeté à la côte ou contre des brisants et dont le danger est tel qu'il ne peut plus être considéré comme un lieu de sûreté pour les marchandises ni pour l'équipage ; 3° le cas où des marchandises sont tirées d'un navire brisé ; 4° celui où le navire, abandonné par l'équipage en raison du danger, est conduit en lieu sûr par les sauveteurs. »

Il y a donc deux cas de sauvetage de navire : celui du navire abandonné de son équipage ; celui du navire dont l'équipage, bien que resté à bord, ne peut plus le diriger.

Il peut y avoir sauvetage de marchandises lorsque tout ou partie de la cargaison s'est séparé du navire et flotte sans direction : il y a encore sauvetage de marchandises quand celles-ci se trouvent à bord d'un navire irrémédiablement perdu, brisé, jeté à la côte ou échoué sur des brisants.

Tant que le navire en danger continue à être dirigé par son équipage, les secours qu'il reçoit ne sont qu'assistance ; il n'y a pas sauvetage.

995. — La distinction théorique que nous venons d'établir a-t-elle des conséquences pratiques ou n'est-elle que de pure science? Pour résoudre cette question, recherchons la nature juridique de l'assistance et du sauvetage.

L'assistance ne peut être prêtée malgré celui qu'on assiste ; les lois de divers pays (C. hol. art. 545 ; C. all. art. 752) interdisent expressément les services imposés. L'assistance suppose une convention passée entre l'assistant et l'assisté, c'est-à-dire une sorte de louage de services (C. Bruxelles, 23 décembre 1872; J. A. 73. 1. 150. — Termonde, 24 juillet 1880 ; Pas. 81. 3. 103. — Pand. b. *ibid.* n° 16), et cependant la jurisprudence n'admet pas la validité des conventions conclues, entre assistant et assisté, sous l'empire du danger. Le prix consenti par l'assisté ne le lie pas (Cas. f. 27 avril 1887 ; J. P. 87. 914. — C. Aix 30 janvier 1890 ; R. D. M. V. 486. — C. Bruxelles, 15 janvier 1879 ; J. A. 79. 1. 241. — C. hol. art. 568 ; C. all. art. 743 ; C. port. art. 684; C. mar. march. ital. art. 127 ; C. norv. art. 91 ; C. urug. art. 1579 — Maude and Pollock I, p. 646) ; il n'est pas même lié par l'engagement qu'il prend de faire régler l'indemnité d'assistance par des arbitres (Anvers, 10 mai 1887, confirmé par C. Bruxelles, 1 juin 1887 ; J. A. 88, 120 — Anvers, 12 juin 1890 ; J. T. 90. 956). Si l'on se trouvait en présence d'un contrat de louage de services ou de tout autre contrat dominé par l'article 1117 du Code civil, il faudrait n'annuler le contrat, pour défaut de consentement libre, qu'en présence d'une voie de fait pratiquée dans l'intention d'extorquer le consentement (Demolombe XII. 2. n° 250 ; Laurent XV. n° 520). On est donc en face d'un contrat *sui generis,* contrat de droit maritime, régi par des règles particulières déterminées par la tradition ; on applique " les us et coutumes de la mer " à l'assistance prêtée aux navires de mer (C. sup. Etats-Unis, 10 janvier 1887 ; R. D. M. II. 721).

Le sauvetage implique un contrat de même nature lorsque l'équipage est resté à bord du navire en danger. En est-il autrement quand le navire est abandonné ? Il semble, au premier abord, qu'on ne puisse imaginer un contrat passé entre l'équipage absent et le sauveteur présent ; il faudrait voir ici un quasi-contrat, une gestion d'affaires ; or la gestion d'affaires est gratuite (Laurent XX, n° 331. — Verviers, 5 avril 1882 ; Pas. 82, 3, 382) ; d'où la conséquence, qu'on devrait refuser toute rémunération au sauveteur

lorsqu'il ne trouve personne à bord du navire dont il opère le sauvetage! Ce serait décourager les sauveteurs et supprimer le sauvetage. Aussi la doctrine et la jurisprudence sont-elles unanimes pour repousser cette opinion. Il faut admettre, comme nous l'avons dit ailleurs (V. n° 435), que le capitaine " en arborant le pavillon de détresse avant de quitter le navire, donne mandat de le sauver à quiconque le rencontrera. " On ne conteste pas que le consentement du capitaine puisse être tacite (Anvers 16 juillet 1888; J. A, 88, 1, 395); or il n'y a pas de consentement tacite plus net que les signaux laissés à bord du navire abandonné. Nos lois ne favorisent pas la gestion d'affaires, bien que nous ne soyons plus au temps où l'on disait : *Culpa est immiscere se rei ad se non pertinenti* (L. 36 ff. *de reg. juris*); mais les règles de la gestion d'affaires ne peuvent s'appliquer aux navigateurs qui, dans les solitudes de l'Océan, rencontrent des navires exposés à périr. Loin de les détourner de s'occuper de la chose d'autrui, le législateur serait plutôt porté à leur prescrire cette immixtion; la loi belge n'oblige pas, il est vrai, les capitaines de navire à prêter assistance aux navires en détresse (Anvers, 11 juillet 1887; J. A. 88, 1, 25), mais le temps n'est peut-être pas éloigné où, suivant l'exemple de l'Italie (C. mar. march., art. 120), elle leur imposera ce devoir.

Quoi qu'il en soit, il résulte de ce qui précède que l'assistance et le sauvetage ne doivent être considérés, ni comme un louage de services proprement dit, ni comme une gestion d'affaires, mais comme un contrat *sui generis*, spécial au droit maritime, et qui, exprès ou tacite, donne droit à indemnité.

A défaut de différence juridique, trouverons-nous d'autres raisons d'établir, en pratique, une distinction entre l'assistance et le sauvetage?

Le Code allemand (art. 749) veut que l'indemnité d'assistance soit toujours fixée à un taux inférieur à celui qu'aurait atteint, dans les mêmes circonstances, l'indemnité de sauvetage. Il doit en être ainsi, puisque le sauveteur agit seul, tandis que l'assistant ne fait que joindre ses efforts à ceux de l'assisté; on ne peut rémunérer un travail partiel autant qu'un travail total. Mais le Code allemand ajoute : " La valeur des objets sauvés ne doit exercer qu'une influence secondaire sur la détermination de l'indemnité d'assistance. " Le Code portugais (art. 681) contient des dispositions semblables. Le Code néerlandais reflète les mêmes idées, car,

après avoir indiqué (art. 561) les bases de l'indemnité d'assistance : " la promptitude du service, le temps employé, le nombre des assistants, la nature et le danger du service ", il ajoute (art. 563) à ces éléments, lorsqu'il s'agit de fixer l'indemnité de sauvetage, " le péril dans lequel ont été les objets sauvés et la valeur desdits objets. " Il semble résulter de là que la valeur des choses sauvées doive jouer un rôle nul ou secondaire dans le calcul de l'indemnité d'assistance, tandis que cet élément jouerait un rôle important dans la détermination de l'indemnité de sauvetage. Le Code de la marine marchande italienne admet la valeur des objets sauvés comme élément de l'indemnité, mais, tandis que l'indemnité d'assistance ne peut dépasser un dixième de cette valeur (art. 120), le sauveteur a droit au huitième, indépendamment du remboursement de ses débours (art 134).

Ces distinctions ne se rencontrent ni dans la législation anglaise (Merchant schipping act 1854, art. 458), ni dans le Code espagnol (art. 742). ni dans le Code finlandais (art. 164), ni dans la législation scandinave; on n'y trouve aucune distinction entre l'assistance et le sauvetage; on n'en trouvait pas davantage dans l'Ordonnance française de 1681. Les Congrès d'Anvers et de Bruxelles ont suivi la même voie; ils ont voté la résolution suivante : " L'assistance est rémunérée d'après les règles de l'équité. Il est surtout tenu compte, d'une part, du temps et du personnel employés, des dépenses faites, des pertes subies et des dangers courus par l'assistant ; d'autre part, des services rendus au navire, aux personnes et aux choses assistées. Les services s'apprécient en raison de la valeur dernière de choses sauvées, frais déduits. Tout contrat fait durant le danger est sujet à rescision. "

La jurisprudence tient compte de ces divers éléments, qu'il s'agisse d'assistance ou de sauvetage (C. Bruxelles, 15 mai 1879, 8 avril 1880, 3 mars 1881; J. A. 79. 1. 241 et 80. 1. 187; B. J. 81. 535.— Anvers, 21 et 31 mars 1882, 9 avril 1883, 5 août et 22 décembre 1884, 9 mars 1889; J. A. 82. 1. 139 et 331; 84. 1. 94; 86. 1. 365; 87. 1. 90; 89. 1. 87); elle tient compte de l'importance des choses sauvées ou assistées, elle ne se base pas exclusivement sur leur valeur.

Quelques législations modernes continuent à accorder aux sauveteurs, comme le faisait l'Ordonnance de 1681, une quote-

part des objets sauvés; le Code allemand (art. 747) prend soin d'interdire cette rémunération proportionnelle. Nous venons de voir que, en Belgique, l'indemnité doit être proportionnée à l'ensemble des éléments groupés par le Congrès de Bruxelles; elle est la résultante de leur combinaison.

La jurisprudence anglaise (Haute Cour de justice, 15 juillet 1874; J. D. Int. 74. 196 et 9 août 1886; R. D. M. II. 335. — Maude and Pollock, I. 660) et celle des tribunaux mixtes établis en Egypte (C. Alexandrie, 18 avril 1888; R. D. M. IV. 464) sont conformes à la jurisprudence belge ; le Code portugais (art. 685) consacre les mêmes règles.

Tout démontre l'inanité de la distinction qu'on essaie d'établir entre l'indemnité d'assistance et l'indemnité de sauvetage ; lorsque deux navires s'entr'aident pour en sauver un troisième, chacun d'eux assiste l'autre et cependant il y a sauvetage, si le navire en danger ne concourt pas à son propre salut. S'expliquerait-on que la participation au sauvetage soit traitée différemment selon que le concours d'efforts est l'œuvre de l'assistant et de l'assisté, ou celle de deux navires qui, tous deux, portent secours et dont aucun n'en reçoit ?

Concluons donc que l'assistance et le sauvetage doivent être régis par les mêmes règles; ce sont des degrés différents d'une même chose, et si, en théorie, il faut distinguer ces deux degrés, comme on distingue la partie du tout, ils sont choses de même nature.

996. — Quand le navire, momentanément sauvé, périt avant d'arriver au port, les sauveteurs ou assistants perdent leurs droits. Les frais et indemnités de sauvetage sont des créances *in rem scriptæ* (V. n° 435. C. all., art. 755. C. port., art. 682. C. suéd., art. C. finl., art. 164 et Cas. f., 29 novembre 1872; S. 73. 1. 203).

Le propriétaire du navire, par l'abandon du navire et du fret, se libère de tous engagements pris par le capitaine; il ne manquera pas de se libérer ainsi de l'indemnité d'assistance, en cas de perte totale. Le propriétaire de la cargaison perdue se retranchera, comme nous l'avons exposé plus haut (V. n°s 439 et 487), derrière " l'intention du législateur de limiter à la valeur des choses confiées à la mer les responsabilités non contractuelles de leurs propriétaires ". Le lien contractuel qui se forme entre le sauveteur et le capitaine, n'unit pas le sauveteur aux chargeurs.

Qu'arrivera-t-il lorsqu'une partie de l'aventure sera sauvée, sans qu'il soit établi que l'assistance ait contribué à ce résultat ? Supposons que la touline d'un remorqueur se soit brisée presqu'aussitôt que tendue, et que, séparé par la tempête du navire en danger, le remorqueur n'ait pu le rejoindre. L'équité porte à tenir compte à l'assistant de ses peines et des dommages qu'il a subis, bien que l'assistance n'ait eu aucune efficacité appréciable. Le contraire a cependant été décidé, le 5 novembre 1885, par la Haute Cour de justice d'Angleterre (J. D. Int. 87. 95).

Le texte de la plupart des lois relatives à l'assistance suppose une assistance efficace; c'est l'hypothèse normale. Le Code allemand (art. 742) parle d'un navire en détresse, *mis en sûreté* par des tiers ; le Code néerlandais (art. 562), le Code portugais (art. 681), le Code de la marine marchande italienne (art. 134) supposent un navire en danger que le sauveteur *conduit au port.* Il ne faut pas prendre le mot " port " à la lettre; un navire peut être mis en sûreté, sans nécessairement être conduit jusqu'au port; il suffit que, grâce à l'assistance, il soit *sauvé,* pour que l'assistant ait incontestablement droit à une indemnité (Merchant shepping act. art. 458; C. finl. art. 168). Le navire qui en remorque un autre, peut se voir obligé d'interrompre l'opération; il n'en a pas moins droit à une indemnité quand les services rendus ont sauvé le navire assisté du péril qui le menaçait, en le mettant dans un état de sécurité relative, et que, de plus, le navire, ainsi mis à l'abri, s'est sauvé (Haute Cour de justice d'Angleterre, division de l'Amirauté, 24 janvier 1884; J. D. Int. 86. 357).

Quand l'assistance se termine avant la fin du danger, par suite de circonstances indépendantes de l'assistant, peut-on dire que l'assistance a été inefficace? Elle n'a pas suffi pour sauver le navire, mais, s'il finit par se sauver, elle y a contribué en certaine mesure; l'indemnité doit être moindre que si l'assistance s'était prolongée jusqu'à la fin du danger, il ne serait pas juste de refuser toute indemnité.

Le navire *Bellona,* en détresse, appelle le *Rhine* à son secours ; il jette à la mer un grelin attaché à une bouée, pour que le *Rhine* puisse le repêcher, l'attirer à son bord et s'en servir pour le remorquage. Au moment où le *Rhine* va vaisir le grelin, le *Bellona* aperçoit une autre navire venant à son secours: il retire le grelin et refuse l'assistance du *Rhine.* La Cour de Gand a jugé (4 juillet

1857; J. A. 57, I, 91) que le *Bellona* devait au *Rhine* une indemnité d'assistance.

997. — Plusieurs navires ou plusieurs personnes peuvent participer aux opérations du sauvetage ou de l'assistance; l'indemnité se répartit entre eux en proportion des risques courus, des fatigues éprouvées, des services rendus. Quand on ne peut déterminer la part de chacun, l'indemnité se divise entre eux par parts égales (C. sup. de Christiania, 2 mai 1885; R. D. M. II, 611 — C. all. art. 750; C. port. art. 687).

Mais comment se répartit l'indemnité accordée à chaque navire assistant ou sauveteur? Les Codes allemand (art. 751), suédois (art. 183), norwégien (art. 93), portugais (art. 688) et finlandais (art. 165) accordent la moitié de l'indemnité à l'armateur, un quart au capitaine, le dernier quart à l'équipage; le quart attribué à l'équipage se partage proportionnellement aux gages de chacun de ses membres. Les autres législations sont muettes à ce sujet.

Le 28 novembre 1888 (R. D. M. IV, 576), la Haute Cour de justice d'Angleterre a attribué les trois quarts de l'indemnité d'assistance à l'armement, un dixième au capitaine, le surplus à l'équipage. La part de l'équipage doit être modeste quand son existence n'a pas été mise en péril.

Faut-il ne répartir l'indemnité qu'entre l'armateur-fréteur et ses subordonnés? Le tribunal de commerce d'Anvers (3 mai 1875; J. A. 75, I. 211) a jugé qu'il faut ne pas exclure l'élément-cargaison; il a réparti une indemnité de sauvetage en attribuant 60 % à l'armateur, 30 % à l'affréteur, 5 % au capitaine, 5 % à l'équipage.

Il faut n'admettre de règle fixe, ni pour la répartition de l'indemnité, ni pour la détermination de son montant. Le juge doit rechercher si la conservation du navire sauvé ou assisté est due principalement aux services du navire assistant ou sauveteur, à l'habileté du capitaine, au courage ou aux efforts de l'équipage (Maude and Pollock I, p. 660 — Abott: A treatise of the law relative to merchant ships and seamen 12n Edit. p. 551 — Benfante: Résumé des principes en vigueur sur le sauvetage et l'assistance; R. D. M. V. 582).

Les lois de la plupart des peuples accordent à tous les sauveteurs un privilège de même rang (L. 1879, art. 4, n° 6). En Belgique, l'indemnité due à chacun d'eux serait réduite proportionnelle-

ment, en vertu de la règle d'après laquelle les créanciers placés au même rang concourent au marc le franc (art. 4, *in fine)*. Le Merchant schipping act de 1854 (art. 459) établit des privilégiés parmi ces créanciers privilégiés : quand le produit des objets sauvés ne suffit pas pour payer l'indemnité de sauvetage, la préférence est accordée aux sauveteurs qui ont sauvé la vie des naufragés.

Il importe peu que le navire assistant et le navire assisté appartiennent au même propriétaire; les droits du capitaine, de l'équipage, de l'affréteur et des assureurs de chacun des navires sont distincts; cela suffit pour qu'il soit procédé au règlement de l'indemnité d'assistance (Anvers, 8 août 1883; J. A. 83. 1. 275 — Maude and Pollock, I, p. 649).

998. — Quiconque participe au sauvetage ou à l'assistance n'a pas, par cela seul, le droit de participer à la rémunération. Tout service mérite salaire, mais un même service ne doit pas être rémunéré deux fois; l'assistant qui s'est borné à remplir un devoir salarié, ne peut réclamer, pour ce même devoir, une seconde rétribution.

L'équipage se doit tout entier au service du navire à bord duquel il est engagé (V. nº 226); en s'efforçant de le faire échapper aux périls qui le menacent, l'équipage ne fait que son devoir, il exécute son contrat de louage de services; une indemnité de sauvetage ferait double emploi avec ses gages (Maude and Pollock I, p. 645 — C. all. art. 742; C. port. art. 683. C. mar. march. ital. art. 128. — Anvers 8 mai 1884; J. A. 86. 1. 350 — Rotterdam, 20 décembre 1884; J. D. Int. 87. 246).

Les Codes suédois (art. 185) et finlandais (art. 165) accordent, à titre d'encouragement, une part de la rémunération à l'équipage du navire assisté. A défaut de texte de ce genre, il dépend des intéressés d'accorder ou de refuser une gratification à l'équipage qui s'est dévoué au sauvetage.

Le remorqueur, engagé pour touer un navire, ne peut, en général, réclamer une indemnité d'assistance, en sus du prix de la remorque (C. Bruxelles, 9 mai 1864; J. A. 64. 1. 184, — Anvers, 19 février 1885; J. A. 85. 1. 161). Il n'a pas seulement l'obligation de traîner le remorqué à sa suite; il doit, dans la mesure de ses moyens, le protéger contre les difficultés de la navigation (Anvers, 16 février 1866 et 8 mars 1889; J. A. 66. 1. 168 et 89. 1. 301).

Cependant il peut arriver que les services rendus au remorque présentent un caractère extraordinaire et dépassent les limites d'un remorquage; dans ce cas, le remorquage se transforme en assistance (Anvers 8 mars 1889; 26 mai 1886 et 27 juin 1884; J. A. 89. 1. 30. 87. 1. 5 et 85. 1. 299 — C. Rouen, 2 décembre 1840, J. P. 41. 1. 164. — Maude and Pollock I, p. 638). Aucune indemnité d'assistance n'est due lorsque le danger, évité grâce au concours du remorqueur, provient d'une faute de ce remorqueur (Anvers, 16 février 1886; J. A. 66. 1. 188).

Les secours donnés par un navire de guerre à un navire marchand doivent-ils être rémunérés ? Oui, les principes qui régissent l'assistance et le sauvetage s'appliquent aux navires de guerre comme aux navires marchands. La question, soulevée en Angleterre et aux États-unis, a été résolue en ce sens (Benfante. *ibid.*, p. 572. — C. d'appel d'Angleterre, 4 mai 1876; J. D. Int. 77. 60).

Les lois de divers pays (C. all. art. 752. C. port. art. 683) excluent de toute rémunération les sauveteurs qui se sont imposés. Le Congrès d'Anvers s'est inspiré de ces législations lorsqu'il a voté une résolution ainsi conçue : « N'a aucun droit à l'indemnité de sauvetage ou d'assistance, celui qui a imposé ses services, qui notamment est monté sur le pont sans l'autorisation du capitaine. »

999. — Les frais de sauvetage, faits pour le salut commun, sont des avaries communes (V. n° 435). Ils se répartissent entre le navire, le fret et la cargaison, conformément à l'article 104.

La vie des personnes sauvées n'est pas susceptible d'estimation: aussi l'équipage et les passagers n'interviennent-ils pas dans le payement des frais de sauvetage (V. n° 447).

Le Congrès d'Anvers a voté la résolution suivante : « Les passagers, dont la vie a été sauvée, ne doivent pas contribuer à la rémunération spéciale d'assistance ».

1000. — Des conflits de lois se produisent en matière d'assistance: le navire assistant et le navire assisté appartiennent souvent à des nationalités différentes et les eaux dans lesquelles l'assistance est prêtée peuvent appartenir à une troisième

nationalité. Quelle législation faut-il appliquer alors pour déterminer et répartir l'indemnité ?

Trois hypothèses se présentent : l'assistance se produit en pleine mer, dans les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures ; elle peut aussi commencer dans les premières, se continuer dans les secondes et se terminer dans les troisièmes.

On admet généralement que l'assistance prêtée dans les eaux intérieures est régie par la loi du lieu où elle se produit, quelle que soit la nationalité des navires (Anvers, 9 mars 1889 ; J. A. 89. 1. 27 — *Supra,* Laurent, VII. n° 454 et VIII. n° 4). C'est la solution inscrite dans le Code portugais (art. 690), c'est celle que le Congrès d'Anvers a formulée en ces termes : " L'assistance maritime dans les ports, fleuves et eaux intérieures est rémunérée d'après la loi du pays où elle se produit ", résolution confirmée par le Congrès de Bruxelles (Actes, p. 181).

Que décider lorsque le lieu du contrat n'appartient à personne, lorsque la convention est conclue en pleine mer ?

Les effets des contrats dépendent de la volonté des parties. Nous avons constaté (V. n° 299) qu'on présume, en général, chez les contractants de même nationalité, l'intention de donner au contrat les effets déterminés par la loi de leur pays ; nous avons écarté cette présomption en matière de contrats d'assurance (V. n° 681) ; nous devons l'écarter aussi pour les contrats d'assistance : le navire assisté a beau être de même nationalité que le navire assistant, l'assisté n'est pas exclusivement l'armement du navire, c'est l'armement et la cargaison ; les nationalités des assistés sont donc multiples et, dès lors, la *lex loci* devrait prévaloir.

Mais le lieu du contrat n'est soumis à aucune loi. Que substituer à la *lex loci* dans ce *locus sine lege ?*

Les Congrès d'Anvers et de Bruxelles ont admis que " la loi du pavillon sert à déterminer les indemnités dues au navire, à raison de l'assistance prêtée en mer à d'autres navires ". La loi du créancier de l'indemnité d'assistance doit l'emporter sur la loi du débiteur de cette indemnité.

De toutes les considérations qui ont déterminé les Congrès d'Anvers et de Bruxelles a donner la préférence à la loi de l'assistant, la principale est la nécessité d'encourager l'assistance, en garantissant au sauveteur qu'une loi étrangère parcimonieuse ne le privera pas de la rémunération sur laquelle il peut compter, d'après la loi de son pays.

L'opinion qui a prévalu à Anvers et à Bruxelles est partagée par la Cour de Cassation de France (6 mai 1884; J. D. Int. 74. 512) et par M. Demangeat (J. D. Int. 85. 150). La Cour d'appel de Gênes (11 mars 1886; R. D. M. V. 575) et le Tribunal de commerce d'Anvers (9 mars 1889; J. A. 89 187) se sont prononcés dans le même sens.

Nous croyons aussi que la loi de l'assistant doit régir l'assistance prêtée en pleine mer, mais, indépendamment de cette question, les Congrès d'Anvers et de Bruxelles en ont tranché deux autres; ils ont décidé: 1° qu'il faut ne faire aucune distinction entre la pleine mer et la mer territoriale ; 2° qu'il faut ne tenir compte que de la nature des eaux où l'assistance a commencé. Cette seconde proposition ne soulève pas d'objections : un même contrat d'assistance ne peut être régi que par une seule loi. La première suppose une abdication conventionnelle d'une partie des droits de souveraineté qui appartiennent à chaque pays sur la zone maritime contiguë aux côtes. Tant que des conventions de ce genre n'auront pas été conclues, les eaux maritimes territoriales seront, comme partie intégrante du territoire, assimilées aux eaux intérieures. Le Tribunal supérieur hanséatique a, le 11 octobre 1889 (R. D. M. VI. 194), rendu hommage à ce principe en appliquant la loi anglaise à un remorqueur allemand appelé pour prêter secours à un navire anglais échoué dans les eaux territoriales de l'île d'Héligoland, alors possession anglaise.

FIN DU TOME DEUX.

ERRATA ET ADDENDA (1)

TOME I

Nos	Pages		
23	47	ligne 3.	*Adde.* Lorsque le navire a plusieurs ports de charge, les dépenses faites dans chacun de ces ports sont des dépenses antérieures au départ (C. Bruxelles, 30 mars 1889 ; J. A. 89. 1. 161. — Conf. C. Bordeaux, 6 juin 1882 ; J. P. 83. 874).
25	50	ligne 37.	*Adde.* C. Bruxelles, 17 février 1881; Pas. 81. 2. 192.
43	64	*in fine,*	*au lieu de* (art. 28 et 156) *lisez :* (art. 24 et 156).
56	78	1er al.	*Adde.* C. Bordeaux, 2 juillet 1888; R. D. M. IV. 406.
56	79	id.	id. C. Bruxelles, 30 mars 1889 ; J. A. 89. 1. 161.
74	103	al. 4 *in fine,*	*au lieu de* le créancier réclamerait, etc.. *lisez :* le créancier ne pourrait réclamer sa part dans les deux masses ; s'il n'a pas accepté la renonciation, il peut choisir entre elles ; accepter la renonciation c'est opter pour la masse garantie par la fortune de terre.
78	106	al. 4.	*au lieu de* On ne parvient à concilier, etc.. *lisez :* L'abandon fait par l'assuré, qui déjà a délaissé, ne peut se justifier si l'on ne substitue un délaissement fictif au délaissement effectif, le seul que la loi autorise. MM. Lyon-Caen et Renault (n° 2200 bis), envisageant l'hypothèse opposée, le délaissement postérieur à l'abandon, enseignent que le délaissement du navire dont il a été fait abandon, s'opère en déduisant, du montant de l'assurance, la valeur de ce qui reste du navire. En pratique, l'assureur et l'assuré peuvent convenir que l'indemnité se liquidera ainsi ; en droit, l'assureur, malgré l'abandon antérieur, devient, par le délaissement, propriétaire du navire délaissé ; tenu, comme l'est tout acquéreur, des charges qui grèvent l'objet acquis, il déduit, du montant de l'indemnité, le montant des charges qui ne lui incombent qu'en qualité de tiers acquéreur (V. nos 71 et 890).
82	109	ligne 14,	*après les mots* et du fret, *ajoutez :* la Cour de Bruxelles l'a admis (21 novembre 1884 ; Pas. 85. 2. 39) dans un cas où l'abordage avait eu lieu en Belgique, entre navires de nationalités différentes.

(1) Les premiers Errata et Addenda se trouvent aux pages 553 et seq. du Tome I.

Nos	Pages.		
82	109	ligne 20,	*Adde.* Nous partageons cet avis (V. n° 950).
84	112	ligne 16,	*au lieu de* l'irrévocabilité, *lisez:* la révocabilité.
108	133	ligne 3,	*Adde.* Il n'est même leur gérant d'affaires que s'il s'agit de faits étrangers aux obligations qui lui incombent en vertu du contrat d'affrètement (C. Bruxelles, 1re Ch. 24 décembre 1890).
108	133	ligne 24,	*au lieu de* Les tiers etc., *lisez:* Les contractants lésés, dans l'exécution du contrat, par la faute des préposés de leurs co-contractants, ont, tant contre le préposé que contre le commettant, l'action aquilienne (Laurent, XX, nos 570, 575, 589) ; on discute même la question de savoir si cette action appartient aux contractants lésés par les fautes personnelles de leur contractant (Laurent, XX, n° 463. — Cas. 28 mars 1889; Pas. 89. 1. 161. — Cas. f. 21 juillet 1879 ; D. 80. 1. 381. — *id.* 28 juillet 1886; J. P. 98. 1267). Il en est des capitaines de navires comme des administrateurs et gérants de sociétés ; les tiers qui ont contracté avec eux, en leur qualité de capitaine, n'ont pas d'action contractuelle contre eux personnellement, ils n'ont que l'action aquilienne. Les articles 26, 28 et 230 de la loi maritime sont des applications de la loi aquilienne ; le législateur eût pu se dispenser de les énoncer.
109	135	al. 2,	*le remplacer par le suivant:* Le dommage essuyé par le propriétaire du navire doit être la conséquence directe de la faute du capitaine ; le contrat de préposition est, comme le contrat d'affrètement, dominé par l'article 1151 du Code civil (V. n° 920). Les indemnités dues au propriétaire du navire par le capitaine personnellement, sont régies par les mêmes règles que les indemnités dues à l'affréteur, pour avaries, par le capitaine *es qualité.* La Cour de Bruxelles (5 novembre 1884 ; Pas. 86. 2. 337) en a déterminé les limites : " L'indemnité doit comprendre toutes les conséquences dommageables résultant directement du défaut de livraison de la marchandise à l'état sain, pour autant que le transporteur ait pu les prévoir lors du contrat. " L'arrêt de la Cour de Cassation de France (29 novembre 1881 ; J. P. 83. 617), d'après lequel la faute doit " avoir exercé une influence déterminante sur le dommage, soit en l'occasionnant directement, soit en exposant le navire à l'action de la force majeure à laquelle il aurait pu échapper si la faute n'avait pas été commise ", n'a pas d'autre portée.
110	137	ligne 7,	*au lieu de* D, *lisez:* Dalloz.
114	141	ligne 21,	*après les mots* Il frète le navire, *ajoutez:* lorsque le propriétaire ne l'a pas frété lui-même (V. n° 132[4]) et...

Nos	Pages.		
114	142	*in fine.*	*Adde.* La qualité et les fonctions de capitaine ne cessent pas, de plein droit, par la perte du bâtiment (C. Bruxelles, 21 décembre 1875 ; J. A. 76. 1. 81).
115	142	ligne 22,	*au lieu de* les tiers avec lesquels il contracte n'ont pas d'action personnelle contre lui, *lisez:* les tiers avec lesquels il contracte n'ont pas d'action contractuelle contre le capitaine personnellement.
115	142	ligne 28,	*supprimer les mots* tels que celui des articles 26, 28 et 31 de la loi maritime.
118	146	ligne 15,	*au lieu de* R. D. M. III. 618, *lisez*: R. D. M. III. 610.
120	148	ligne 33,	*Adde.* S'il franchit la barre avant que ses allèges y arrivent, il doit les attendre, sous peine de dommages-intérêts envers les porteurs des connaissements des marchandises allégées (Anvers, 12 avril 1889 ; J. A. 89. 1. 249, confirmé par C. Bruxelles, 24 décembre 1890).
140	174		*Ajoutez, en tête de ce n°.* L'article 19, combiné avec l'article 21, crée une série de présomptions légales.
147	181	al. 2,	*au lieu de* l'article 26, *lisez :* l'article 22.
147	181	ligne 16,	*Adde.* C. Bruxelles, 1er décembre 1884 ; J. A. 85. 1. 176.
151	186	ligne 24,	*Adde.* M. de Lantsheere releva, à la séance de la Chambre du 23 juillet 1879 (N. B. n° 1655), l'erreur commise par le Rapporteur du Sénat.
167	205	ligne 10,	*remplacez les mots* n'est responsable qu'envers l'armement, etc... *par les mots* n'est contractuellement responsable qu'envers l'armement ; qu'il est personnellement responsable, vis à vis des affréteurs, en vertu de l'art. 1382 du Code civil. *Supprimez les six dernières lignes du n°.*
169	206	ligne 18,	*après les mots* ni le délaissement, *ajoutez:* (Req. 8 décembre 1890 ; Gaz. trib. 11 déc. 90).
174	210	al. 4,	*le remplacer comme suit:* Quelle est la base de cette responsabilité ? C'est l'article 1382 du Code civil (V. n° 108).
176	212	ligne 1,	*supprimer tout ce qui suit le mot* cargaison *et mettre à la place :* si l'article 28 de la loi maritime ne s'attache qu'à l'inachèvement du voyage, l'article 1382 du Code civil s'applique à toutes les fautes du capitaine qui portent préjudice aux propriétaires du navire ou de la cargaison.
184	216	dernière ligne.	*remplacer les mots:* Nous trouvons ici, etc., *par ceux-ci:* Nous trouvons ici une extension de la responsabilité dérivant de l'article 1382 du Code civil.
195	229	ligne 7,	*Adde.* C. Aix, 12 novembre 1889 ; R. D. M. v. 357.
208	245	ligne 18,	*Adde.* Le capitaine et l'armateur se contenteraient de copies signées par le chargeur.
210	248	ligne 23,	*Adde.* C. Bruxelles, 2 novembre 1889 ; Pas. 90. 2. 122.
215	254		*Adde in fine.* L'article 568 de la loi des faillites, dont il est question dans l'Exposé qui précède, a été modifié par la loi du 31 mai 1890, à l'effet de garantir, contre

Nos	Pages.		
			toute revendication, l'acheteur de marchandises et le créancier-gagiste qui ont acheté ou prêté sur connaissements.
217	256		*Ajoutez au 1er al.* En cas de conflit entre un acheteur qui a payé la marchandise contre remise d'un connaissement et le créancier-gagiste qui a prêté sur un autre connaissement, c'est aussi le porteur du premier connaissement qui l'emportera ; l'acheteur, s'il est primé par le créancier-gagiste, obtiendra la marchandise en désintéressant celui-ci.
232	273		*Ajoutez à la fin du n°.* Les obstacles de force majeure, autres que l'interdiction de commerce et l'arrêt, et qui surviennent en cours de voyage, sont, suivant leur durée, assimilés à l'un ou à l'autre (V. n° 361).
287	314		*Ajoutez, à la fin du n°.* C. Bruxelles, 30 mars 1889 ; J. A. 89. 1. 161.
292	318	ligne 19,	*au lieu de* Us et cout., *lisez* Lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle.
295	321	ligne 26,	*Adde.* Tous les transports par mer sont régis par la loi maritime, le transport ne fût-il pas un affrètement proprement dit (Cas. f. 22 juillet 1873; D. 74. 1. 207. — C. Aix. 22 décembre 1880 ; D. 81. 2. 165. — Pand. b. Vo affrètement, nos 6, 7, 12).
301	328	ligne 31,	*Intercalez, avant les mots* Des règlements... *les lignes suivantes* : Il n'existe plus de délai général, applicable à tous les navires, mais une succession de faits semblables peut constituer l'usage, quant au déchargement d'une certaine catégorie de navires ; c'est ainsi que le tribunal de commerce d'Anvers (1er juillet 1889) et la Cour de Bruxelles (4 juin 1890; J. A. 90. 1. 267.) ont admis que les capitaines des grands voiliers qui amènent des grains en sacs, de San Francisco à Anvers, se conforment à l'usage de cette dernière place en débarquant, en moyenne, cent tonnes par jour.
301	334	ligne 4,	*Adde* (V. n° 312 *in fine* et n° 328.)
301	336	ligne 17,	*remplacez les mots* l'article 1382 du Code civil, etc... *par les mots* : les articles 1150 et 1151 du Code civil fixent l'étendue des dommages-intérêts résultant de l'inexécution du contrat.
312	348	ligne 20,	*Adde.* Cas. 26 avril 1872 ; Pas. 72. 1. 258.
327	358	ligne 29,	*Intercalez, entre le 3me et le 4me alinéa, l'alinéa suivant* L'affréteur a-t-il le droit d'emboîter, les uns dans les autres, des objets, tels que des tuyaux, dont la spécification est annexée à la charte-partie et dont le fret est payable au poids ou au cubage, au choix du transporteur ? Le tribunal de commerce d'Anvers (18 février 89 ; J. T. 89.

Nos	Pages.		
			p. 905) a admis la négative; la question ayant été portée devant la Cour de Bruxelles, une transaction intervint, sous les auspices de la Cour.
331	362	*in fine,*	*au lieu de* sans préjudice de, *lisez:* sans préjudice à.
334	365	ligne 20,	*au lieu de* provient, *lisez*: parvient.
362	389		*Adde in fine* (V. n° 426 et N. B. n° 1659.)
383	407	ligne 1,	*au lieu de* art. 4 n° 7, *lisez:* art. 4, n° 8.
392	414	ligne 7,	*Adde.* C. Caen, 19 janvier 1888 ; R. D. M. IV. 393.
399	425		*Adde.* Emérigon Ch. XII, Sect. 9. § 4 ; Pardessus, n° 783. — Cas. f. 25 juillet 1888 ; J. P. 89. 48.
406	437		*Modifier le commencement du dernier alinéa comme suit:* Le déchet normal des marchandises est-il une avarie? On le discute (Valroger, n° 1977 ; Desjardins, n° 953). Cette discussion est plus théorique que pratique, car le déchet normal, s'il est une avarie, est une avarie due au vice propre de la marchandise; ni le capitaine (V. n° 308), ni l'assureur (V. n° 828) n'en sont tenus. Nous pensons, avec M. Desjardins, que tout déchet.... (maintenir le surplus).
414	444	note 1,	*Même rectification qu'au n° 292, p. 318.*
418	450	ligne 9,	*Adde.* Que le lien unissant les parties soit contractuel ou quasi-contractuel, les dommages que l'une d'elles éprouve, par le fait des autres, ne doivent être indemnisés que s'ils sont une suite directe de ce fait et, dans le cas où l'auteur du dommage est de bonne foi, s'ils ont été prévus ou ont pu l'être (Demolombe XV. n° 41 : Laurent. XVI, n° 232). Le mot *nécessaire*, ajouté par la Cour de Cassation de France au mot *directe*, a pour but de restreindre la responsabilité de la masse débitrice aux conséquences directes que le capitaine pouvait prévoir au moment de la dépense ou du sacrifice.
418	450	ligne 33,	*Adde.* Mais il néglige la distinction entre les conséquences directes que le capitaine pouvait et celles qu'il ne pouvait prévoir. Le mot *immédiate*, ajouté au mot *directe*, n'exprime pas la restriction qu'il y a lieu de faire; l'accouplement de ces deux mots synonymes forme pléonasme.
438	478	ligne 11,	*au lieu de* un risque, *lisez* en risque.
449	489	ligne 13,	*au lieu de* (V. n° 453), *lisez* (V. n° 463).
463	502	ligne 2,	*Adde.* Sent. arb. du Havre, 31 oct. 1889; R. D. M. v. 489.
512	549	ligne 76,	*Adde.* Mais, si le passager ne doit rien pour son transport interrompu, l'équité commande le remboursement des frais d'entretien. Nul ne doit s'enrichir aux dépens d'autrui.

TOME II

Nos	Pages		
615	136	ligne 26.	*Adde* (C. sup. Suède, 13 septembre 1888; R. D. M. v. 422). Il en est de même du commissionnaire expéditeur; il peut assurer les marchandises qu'il fait transporter, il ne le doit que lorsqu'il a reçu, à cet effet, des instructions expresses (Anvers, 20 avril 1887; R. D. M. III. 346).
616	138	ligne 30.	*Après les mots* le commettant, *ajoutez:* (Cas. f. 18 mai 1886; J. P. 89. 1027).
617	142	Note.	*Adde* Cas. f. 5 mars 1883; R. D. M. III. 659. — C. Aix 7 décembre 1882; D. 84. 2. 41.
630	161	ligne 5.	*Adde* C. Bruxelles, 18 février 1888 et 6 avril 1889; Pas. 89. 2. 374.
634	163	al. final.	*Le remplacer par le suivant :* L'article 10 suppose l'assuré de bonne foi; l'annulation du contrat d'assurance, fait pour plusieurs périodes, n'a d'effet rétroactif que pour la période en cours et celles qui la suivent; lorsque le contrat se parfait successivement la condition résolutoire n'opère que pour les périodes non encore terminées: il en est ainsi de l'assurance, comme du bail et du contrat de rente viagère (Demolombe XII. 2. n° 464; Laurent XVII, n° 121. — Cas. 17 juillet 1845; Pas. 45. 1. 370. — Id. 24 juillet 1873; Pas. 74. 1. 286. — Cas. f. 5 décembre 1881; D. 82. 1. 360). " La partie pour laquelle l'assureur n'a pas couru de risques " est la période sur laquelle porte l'annulation du contrat.
640	172	ligne 24	*Après le mot* contractée, *ajoutez:* ou ratifiée (Cas. f. 30 mars 1886; J. P. 89. 1030).
649	183		*Remplacez le 1er alinéa par le suivant :* Les primes des assurances maritimes sont, d'ordinaire, payées à tout événement, c'est-à-dire que l'assureur ne doit pas les restituer, en cas de perte totale des choses assurées. La prime est donc en risque pour l'assuré, comme le fret payé à tout événement est en risque pour l'affréteur, comme toute mise dehors est en risque pour celui qui en débourse le montant. Aussi, même du temps où la loi prohibait absolument l'assurance du bénéfice expiré, admettait-on la légitimité de l'assurance de ces déboursés.
651	186	ligne 25	*Adde* C. Bruxelles, 16 janvier 1865; Pas. 65. 2. 211. — Valroger, n° 1876; Bédarride, n° 1544.
668	207	ligne 20	*Après les mots* Les parties peuvent, *ajoutez :* par une clause expresse (C. Bruxelles, 6 février 1889; J. T. 89. 459).

Nos	Pages		
674	213		*Adde in fine :* D'ordinaire, les assurés, victimes d'un abordage fautif, ou de toute autre faute imputable à un tiers, intentent une action en dommages-intérêts à l'auteur de la faute, avant d'être indemnisés par leurs assureurs. Peuvent-ils continuer le procès après que leurs assureurs ont réglé le sinistre, ou bien l'instance doit-elle être reprise par les assureurs, légalement subrogés dans les droits des assurés ? La Cour de Bruxelles a jugé, le 2 janvier 1882 (J. A. 82 1. 246), que l'action des assurés reste recevable, malgré le règlement du sinistre ; elle a jugé, le 20 juin 1890 (5me Ch.), que cette action reste fondée et ne peut être écartée sous prétexte de défaut d'intérêt. La maxime : *nul ne plaide par procureur* ne met pas obstacle à ce que " l'instance soit poursuivie et soutenue par un prête-nom, agissant personnellement, lorsqu'il n'y a ni fraude, ni préjudice possible pour l'autre partie " (C. Liége, 23 juillet 1887; Pas. 88. 2. 18. — C. Rennes, 13 juillet 1887; J. P. 90. 84) ; la violation de cette maxime ne donne pas ouverture à cassation (Cas. 13 mai 1889; Pas. 89. 1. 179).
676	216		*Adde, in fine.* Le privilège porte sur les deux dernières années (art. 19 et 20 L. Hyp.).
677	218	ligne 1,	*au lieu de* indivisible, *lisez :* unique.
—	—	ligne 9,	*Adde.* Valroger, n° 1429*bis* ; Desjardins, n° 1385.
681	225	ligne 12,	*Adde.* C. Bruxelles, 19 avril 1889 ; J. A. 89, 2, 22.
685	230	ligne 5,	*au lieu de* c'est-à-dire, *lisez :* ou plutot.
—	235	Sommaire	*au lieu de*: 693. La résiliation est indivisible, *lisez :* 693. La résiliation est-elle indivisible?
691	237		*Adde, in fine.* C. Liége, 27 novembre 1889; Pas. 90, 2. 92.
692	237	ligne 28,	*Après les mots* réassurance générale, *ajoutez :* (C. Liége, 29 juin 1889; Pas. 90, 2, 138).
693	237		*Remplacez le commencement de ce n° comme suit :* La résiliation du contrat est indivisible dans la mesure où l'est le contrat lui-même (V. n° 634 et Cas. 1er mars 1866; Pas. 66, 1, 36) ; elle est sans influence sur les périodes antérieures à la faillite, elle s'applique aux périodes postérieures. L'assuré peut comprendre la période en cours dans sa demande de résiliation ; dans ce cas, il a droit à la restitution de la prime, mais il ne peut rien réclamer pour les pertes de cette période, fussent-elles antérieures à la demande de résiliation (Valroger, n° 1488). L'assureur, dans le même cas, n'a ni droit à la prime, ni obligation de réparer les pertes de la période en cours. Les parties peuvent convenir... (le reste est maintenu).
694	239	ligne 10,	*au lieu de* ne fixe pas le sort, *lisez :* ne règle pas, conformément aux droits de chacun, le sort.

Nos	Pages.	
705	241	*Adde, in fine* C. Bruxelles, 27 juin 1888 ; Pas. 89, 2, 330.
760	307	ligne 32, *au lieu de* distinction, *lisez :* subdivision.
—	308	ligne 30, *au lieu de* 5me édit. p. 795, *lisez :* 6me édit. p. 823.
763	311	ligne 31, *au lieu de* l'assuré, *lisez :* l'assureur.
777	331	ligne 18, *au lieu de* s'il en est autrement, *lisez :* quand il en est autrement.
789	344	ligne 8. *après les mots* ou ne lui aura pas fait, *ajoutez :* V. n° 890.
828	392	ligne 23, *au lieu de* il faudrait, *lisez :* il faut.
835	404	ligne 22, *Adde* (V. n° 902).
838	410	ligne 35, *au lieu de* pour apprécier, *lisez :* quand il s'agit d'apprécier.
843	421	ligne 11, *au lieu de* fret, *lisez :* prêt.
847	424	dern. ligne, *au lieu de* remboursement, *lisez :* recouvrement.
—	434	Sommaire, *supprimez les mots :* V. n° 686.
866	447	ligne 38, *au lieu de* l'assurance, *lisez :* signification.
912	498	ligne 32, *au lieu de* qu'il imprime, *lisez :* imprimé.
—	499	ligne 32, *au lieu de* Bruxelles, *lisez :* C. Bruxelles.
916	508	in fine, *Adde.* Cas. 19 juillet 1890 (V. n° 940) et C. Bruxelles, (5me Ch.) 28 mars 1891.
917	510	*Intercaler, après la ligne 35, l'alinéa suivant :*

L'abordage, conséquence de fautes commises à bord des deux navires, est moins l'œuvre commune de deux coauteurs d'un délit unique, que la résultante de deux délits ou quasi-délits distincts, commis simultanément, ou à peu près, à bord de chacun des navires entre lesquels la collision se produit. Le caractère distinct des fautes commises est il de nature à interdire aux juges de prononcer une condamnation solidaire contre les navires fautifs ?

L'article 55 du Code pénal de 1810, reproduit en cela par l'article 50 du Code pénal belge, prescrit de condamner solidairement aux dommages-intérêts tous les individus condamnés pour une même infraction : la jurisprudence voit dans cette disposition « une application du principe général résultant de la nature des choses et implicitement admis par l'article 1383 du Code civil » (Cas. 15 février 1886 ; Pas. 86, 1, 76) ; par voie de conséquence, elle applique le même principe aux personnes condamnées comme auteurs de délits connexes. L'article 217 du Code d'instruction criminelle fait résulter la connexité des délits, soit de ce qu'ils ont été commis en même temps par plusieurs personnes réunies (Cas. f. 1er juillet 1882 ; J. P. 84, 854), soit de ce qu'ils ont fait l'objet d'un concert préalable (Cas. 15 février 1886 Supra — Cas. f. 1er juillet 1880 ; J. P. 81, 554), soit de ce que les coupables ont commis les uns pour faciliter les autres ou pour en assurer l'impunité (Req. 19 mars 1884

J. P. 90, 9. 20). Les délits ne sont pas connexes lorsqu' " ils ne se rattachent entre eux par aucun lien „ (Cas. f. 12 mars 1888; J. P. 89, 1077).

L'unité de temps et de lieu, l'unité de but ou la relation de cause à effet ne sont pas les seuls liens qui constituent la connexité (Faustin Hélie, Théorie de l'instr. crim., n° 3345); mais tout lien suffit-il? " M. Haus (Droit pénal belge, n° 411) exige que les délits dérivent tous d'une même cause. Si cet auteur ne place pas, à côté de l'unité de cause, l'unité d'effet, l'unité du résultat produit par des causes multiples, par plusieurs délits distincts, c'est qu'il estime que l'unité d'effet implique l'unité du délit. Il n'en est pas nécessairement ainsi; la pluralité des délits ou quasi-délits contribuant à un fait dommageable unique est fréquente.

Le lien qui engendre la connexité peut exister entre un délit et un quasi-délit: la Cour de cassation belge (31 janvier 1887; Pas. 87, 1. 97) a admis la connexité du délit commis par le voleur et du dol civil de l'accusé déclaré non coupable de recel; elle a condamné solidairement le voleur et le détenteur de l'objet du vol " à cause de l'indivisibilité du fait qui donne naissance à leur responsabilité commune „; le fait indivisible est la soustraction dont le volé est victime.

Le lien de connexité existe, plus souvent encore, entre plusieurs quasi-délits distincts. Un débardeur, employé au chargement du steamer *Louise*, est victime du mauvais amarrage du navire; le juge du fait condamne solidairement, aux dommages-intérêts, l'armement pour n'avoir pas bien amarré son steamer, le chargeur pour n'avoir pas exigé qu'il le fût; le pourvoi formé contre cette décision est rejeté par la Cour de cassation de France (15 janvier 1878; J. P. 78, 743) parce que " il y a lieu à solidarité pour les dommages-intérêts prononcés contre les auteurs d'un même délit ou d'un même quasi-délit „. Un notaire passe une procuration sans s'assurer de l'identité du comparant; celui-ci a pris le nom de son frère. Le mandataire ainsi constitué, ignore le vice de son pouvoir, mais un tiers, au courant de la fraude, négocie un emprunt que le mandataire contracte. Assigné en dommages-intérêts par le prêteur, le mandataire appelle en garantie le notaire et le tiers négociateur; il obtient contre eux une condamnation solidaire. La Cour de cassation de France (18 novembre 1885; J. P. 89, 123), rejette le pourvoi formé contre cette décision, la solidarité ayant été prononcée " à raison de

Nos Pages.

fautes communes. Ces deux décisions s'appliquent à des délits ou quasi-délits distincts, successifs, indépendants, non concertés ; la solidarité est prononcée parce que le résultat de ces délits ou quasi-délits, distincts mais connexes, l'accident dont le débardeur, le détournement dont le prêteur a été victime, sont des faits indivisibles.

La condamnation solidaire des armements des navires fautifs est une application de cette règle ; au point de vue des intérêts lésés, aucun fait n'est moins divisible que le heurt qui constitue l'abordage.

921 522 ligne 7, *Adde.* C. Bruxelles, 11 décembre 1889; Pas. 90, 2. 405.

923 525 alin. final, *intercalez :* Trib. sup. hans. 3 février 1888; R. D. M. VI, 200

— 600 Sommaire nº 968, *au lieu de* doit être signifiée? *lisez :* doit-elle être signifiée?

OUVRAGES

AUXQUELS IL EST RENVOYÉ LORSQUE LE NOM DE L'AUTEUR EST SEUL INDIQUÉ (1).

ARNOULD. — *On the laws of marine insurance.* 5me éd. Londres 1877.

ARNTZ. — *Cours de droit civil français.* 2me éd. Bruxelles, 1879.

BEGEREM ET DE BAETS. — *Traité des assurances terrestres.* Bruxelles, 1880.

BILLETTE. — *L'hypothèque maritime et ses conséquences.* 2me éd. Paris, 1875.

BONNARD. — *Des contrats à la grosse en droit romain et en droit français.* Chartres, 1881.

CASAREGIS. — *Discursus legales de commercio.* 1707 à 1739.

CAUMONT (A.) — *Dictionnaire universel de droit maritime.* Paris, 1867.

COLMET DE SANTERRE. — *Manuel élémentaire de droit civil.* Paris, 1884-1886.

COULON ET HOUARD. — *Code pratique des assurances maritimes.* Paris, 1888.

DELEBECQUE. — *Commentaire législatif de la loi du 16 décembre 1851 sur la révision du régime hypothécaire.* Bruxelles, 1852.

ESTRANGIN. — *Traité du contrat d'assurance de Pothier.* 1818.

GRAY (Thomas). — *The rule of the road.* Fourth Edit. London, 1884.

HOECHSTER ET SACRÉ. — *Manuel de droit commercial maritime français et étranger.* Paris, 1875.

LEMONNIER. — *Commentaire sur les principales polices d'assurances maritimes usitées en France.* Paris, 1843.

MANLEY HOPKINS. — *Handbook of average.* London.

MARCADÉ ET PONT. — *Exposé théorique et pratique du code Napoléon.* Paris, 1872-1884.

(1) Voir une première liste au tome I, page 1.

MARSDEN. — *A treatise on the law of collisions at sea.* Second Edit. London, Stevens and Sons, 1885.

MARSHALL. — *A treatise of the law of insurance.* Éd. publiée par Shee, 1860.

MARTOU. — *Des privilèges ou hypothèques ou commentaire de la loi du 16 décembre 1851.* Bruxelles, 1855-1857.

MASSÉ. — *Le droit commercial dans ses rapports avec le droit des gens et le droit civil.* Paris, 1874.

PHILLIPS (W.) — *Treatise on the law of insurance.* Boston, 1854.

SIBILLE. — *Jurisprudence et doctrine en matière d'abordage, ou commentaire pratique des art. 407, 435, 436. C. Com.* — Nantes, 1853.

TARGA. — *Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime.* Gênes, 1692.

VINCENS. — *Exposition raisonnée de la législation commerciale.* Paris, 1834.

TABLE ANALYTIQUE DES MATIÈRES

—

Les chiffres renvoient aux numéros.

Affrètement.

Affréteur-armateur.

Agrès et apparaux.

Aliénation de la chose assurée.

Annulation et résolution du contrat d'assurance.

Armateur.

Assistance et sauvetage.

Assurances (en général).

Assurances à prime liée

Assurances multiples.

Assurances pour compte d'autrui.

Assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles.

Avaries.

Avaries communes.

Baraterie du patron.

Capitaine de navire.

Chargement à cueillette.

Conflits de lois.

Congédiement du capitaine.

Congrès d'Anvers.

Congrès de Bruxelles.

Connaissement.

Contrat à la grosse.

Contribution aux avaries communes.

Délaissement.

Délaissement du fret.

Délaissement pour défaut de nouvelles.

Durée des risques (assurances maritimes).

Équipage.

Evaluation des objets assurés. (assurances maritimes).

Extinction des privilèges sur le navire.

Feux exigés la nuit (Règlement international pour prévenir les abordages).

Fins de non recevoir.

Fret.

Gestion d'affaires.

Hypothèques.

Innavigabilité.

Jet.

Lettres de mer.

Licitation du navire.

Livre de bord.

Manquant.

Nantissement.

Navires de mer.

Obligations de l'affréteur.

Obligations du capitaine de navire

Obligations du fréteur.

Papiers de bord.

Passagers.

Police d'assurance.

Police d'Anvers.

Pouvoirs du capitaine de navire.

Prescription.

Privilèges.

Privilèges sur le chargement.

Privilèges sur le fret.

Privilèges sur le navire.

Propriétaires de navires.

Rapport de mer.

Règlement d'avaries.

Règlement international pour prévenir les abordages.

Règles relatives à la route à suivre et aux manœuvres à exécuter.

Règles d'York et d'Anvers.

Relâche.

Remorqueur.

Responsabilité du capitaine de navire.

Responsabilité des propriétaires du navire.

Réticence.

Risques de guerre.

Rôle d'équipage.

Saisie des navires.

Staries, surestaries.

Tillac (chargement sur le)

Vente du chargement.

Vente du navire.

V. *Extinction des privilèges; Licitation; Saisie des navires.*

Visite du navire.

TABLE DES MATIÈRES

Bruxelles. — Imprimerie Polleunis et Ceuterick, rue des Ursulines, 37.





